

## 目 次

1. は じ め に .....	1
2. 大阪湾バイエリアの臨海・臨空型工業用地の遊休化と対応策 .....	1
2. 1 大阪湾バイエリアにおける遊休工業用地の発生状況 .....	1
2. 2 大阪湾バイエリアにおける遊休地活性化に向けた取り組み .....	3
2. 2. 1 活性化に向けた体制づくり .....	3
2. 2. 2 大胆な実験的取り組み（社会実験）の導入 .....	4
2. 2. 3 官民や行政間の連携・協力体制の構築 .....	6
2. 2. 4 湾岸整備への市民参加 .....	9
3. 和歌山・泉南地域の臨海型工業用地の現状 .....	9
3. 1 和歌山地域の臨海型工業用地の現状 .....	9
3. 2 泉南地域の臨海型工業用地の現状 .....	13
4. 和歌山・泉南地域の臨海型工業用地の活性化策 .....	17
4. 1 既成臨海工業用地の活性化策 .....	18
4. 1. 1 議論の対象 .....	18
4. 1. 2 用途規制と既成臨海工業用地の活性化 .....	18
4. 1. 3 東京都江東区新木場木材団地の活性化事例 .....	19
4. 1. 4 和歌山・泉南地域の木材団地の活性化方向 .....	22
4. 2 新規に埋め立てられた臨海工業用地の活性化策 .....	23
4. 2. 1 用途変更の制約 .....	24
4. 2. 2 バブル経済崩壊後の分譲価格設定の問題 .....	24
4. 2. 3 新規埋立地遊休化問題のひとつの解法 .....	25
4. 2. 4 和歌山・泉南地域の新規臨海遊休工業用地の活性化方向 .....	25
5. 和歌山・泉南地域の臨空型工業用地の現状 .....	27
5. 1 和歌山・泉南地域における臨空型産業集積計画 .....	27
5. 2 和歌山・泉南地域の臨空型工業用地の現状 .....	27

6. 和歌山・泉南地域の臨空型工業用地の活性化策 .....	33
6. 1 問題提起 .....	33
6. 2 物流機能集積候補地としてのりんくうタウン .....	34
6. 3 新東京国際空港周辺地域における大規模・高機能型物流施設の集積 .....	34
6. 3. 1 大規模・高機能型物流施設の集積の現状 .....	34
6. 3. 2 新東京国際空港周辺地域への空港外物流施設集積の要因 .....	36
6. 3. 3 国際物流における航空輸送の役割の増大と空港施設容量の逼迫 .....	36
6. 3. 4 荷主ニーズの高度化と大規模・高機能型物流施設の役割 .....	37
6. 3. 5 地価の安さ .....	40
6. 3. 6 物流施設集積に向けた地元自治体の取り組み .....	40
6. 4 りんくうタウンへの大規模・高機能型物流施設立地の可能性 .....	42
6. 4. 1 関西国際空港内の貨物施設の余力 .....	43
6. 4. 2 新たな大規模・高機能型物流拠点へのニーズ .....	46
6. 4. 3 他の物流施設用地や工業用地との競合 .....	49
6. 4. 4 南港航空貨物ターミナルとの競合関係 .....	49
6. 4. 5 関西国際空港内への大規模・高機能型の物流施設集積の可能性 .....	53
6. 5 地元自治体による取り組み .....	54
6. 5. 1 大阪府によるりんくうタウンの活性化策 .....	54
6. 5. 2 税関行政との協調 .....	57
6. 6 まとめ .....	59
7. お わ り に .....	60
8. 資料（フォワードへのアンケート調査票） .....	62

## 1. はじめに

現在、大阪湾臨海部の各所では、産業構造の変化に伴って発生した工場跡地や、バブル経済崩壊後に造成された未利用工業用地が数多く見られる。また、関西国際空港の開港に伴って、和歌山・泉南地域を中心に臨空型工業用地も相次いで造成されたが、産業集積は必ずしも進んでいない。

広大な遊休地は都市近郊に残された最後の大規模用地であり、新産業の集積拠点として、あるいは自然との共生を前面に打ち出した生活の場、働く場、レジャーの場としての活用も期待できるなど、ポテンシャルは限りなく大きい。利活用策の検討に際しては、土地需要の低迷、遊休地活用を巡る地域間の競合・連携、港湾法や都市計画法に代表される各種の用途規制、造成費用回収の要請、行政間や官民の連携体制の未成熟、個々の遊休地に固有の問題等、複雑に絡み合う諸問題の注意深い整理が必要である。

本稿では、研究対象を和歌山・泉南地域<sup>\*1</sup>に絞り、関係者へのヒアリング調査結果やアンケート調査結果、文献調査結果等を踏まえつつ、遊休化が危惧される臨海・臨空型工業用地の活用方法について議論する。第2章では、大阪湾バイエリア全域の臨海・臨空型工業用地の遊休化状況や、活性化に向けた取り組みについて概観する。第3章～第6章では、和歌山・泉南地域の臨海・臨空型工業用地の遊休化状況や対応施策の展開状況について整理し、対象をりんくうタウン等特定の工業用地に絞った上で、活性化策のあり方について、他地域の類似事例との比較などを交えて議論する。

## 2. 大阪湾バイエリアの臨海・臨空型工業用地の遊休化と対応策

### 2. 1 大阪湾バイエリアにおける遊休工業用地の発生状況

大阪湾では、江戸時代から1945年までで5,300 ha、それ以降2000年までで7,800 haの埋立が行われた<sup>\*2</sup>。また、大阪湾上への関西国際空港の開港をきっかけとして、同空港周辺地域を中心に多数の臨空型工業用地が造成された。しかし、それらの全てが有効活用されているわけではなく、産業構造の継続的な変化や、関西地域の活力低下、バブル崩壊後も継続された埋立工事といった理由により、大阪湾バイエリアには遊休地が目立つ状況が生まれている。

<sup>\*1</sup> 本稿では、和歌山県の和歌山地域と大阪府の泉南地域を合わせて、和歌山・泉南地域と称することとする。和歌山地域は、県都の和歌山市、海南市と周辺9町から成り、2000年10月現在の国勢調査人口は577,534人である。大阪府泉南地域は、和歌山地域の北方に隣接しており、岸和田市以南の5市3町から成り、2000年10月現在の国勢調査人口は576,524人である。両地域は、阪和自動車道、国道26号、複数の県道や、2本の鉄道路線によって緊密に結ばれている。

<sup>\*2</sup> NPO大阪湾沿岸域環境創造センター「大阪湾沿岸域環境グランドプラン」、2000年5月。この資料によると、埋立により、大阪湾湾奥部では、自然浄化力の最も優れた水深5 mまでの海域の大部分と、水深10 mまでの海域の半分以上が失われた。

(財)大阪湾バイエリア開発推進機構が1993年に発表した調査結果<sup>\*3</sup>によると、大阪湾に面する工業系用途地域において、0.5 ha以上の低未利用地は1,427.1 haである。内訳は、休止工場や倉庫等が230.7ha (16.2%)、資材置き場等が190.2 ha (13.3%)、未利用地は1,006.2 ha (70.5%) となっている。住宅都市整備公団が1993年に発表した調査結果<sup>\*4</sup>によると、兵庫県明石市から大阪府岬町までの臨海工業地域には、0.5 ha以上の低未利用地が149カ所ある。総面積は3,276 haで、うち1,180 haが既成臨海工業地域にあり、残りは新規に埋め立てられた土地である。また、瀬戸内海全体を対象とした別の調査結果によると、自治体と企業(敷地5 ha以上)が海岸から1 km以内に保有している遊休地は少なくとも1,378haあり<sup>\*5</sup>、沿岸自治体が所有する売却可能な土地だけで980 ha存在する<sup>\*6</sup>。これらのデータには内陸部の臨空型遊休工業用地の面積は十分には含まれていないが、内陸部には大阪府のテクノステージ和泉(2000年2月時点で122区画中97区画が未分譲)、阪南スカイタウン(後述)、和歌山県の北勢田ハイテクパーク(後述)等にまとまった遊休地が存在するほか、岸和田コスモポリス、泉佐野コスモポリスなど整備計画を事実上凍結された大規模工業用地もある。

このような遊休化の第1の原因は、関西地域の工業力の衰退である。関西地域は大正時代から昭和30年代まで、我が国を先導する製造業の集積地帯であった。大正時代には、紡績や化学を中心に金属工業、機械器具工業が急速に発展し、大阪府の生産額シェアは全国の20.4%に達した。1930年代には、紡績業は伸び悩んだものの、金属、鉄鋼といった当時の先端産業が大阪湾バイエリアで急激に発展し、以後、関西地域は基礎素材型産業中心の産業構造を特色とするようになった。戦後、大阪湾バイエリアは紡績業や重化学工業を中心に活力を有していたが、電気機械や輸送機械といった加工組立型産業の集積は相対的に低水準のまま推移し、同時に、国際的な産業構造転換や国際分業の進展、円高、発展途上国との競争激化の中で基礎素材型産業も縮小傾向となった<sup>\*7</sup>。この傾向は、北関東において先端産業が立地するなどエリア全体として産業構造の転換が進む首都圏とは対照的である。関西地域への工場立地件数が全国のそれに占めるシェアは近年10%を切っており、その一因として(財)関西産業活性化センターは、1)土地の狭さ、取得費の高さ 2)遺跡の多さ 3)工場3法による立地制限 4)関西の「外延化」(関西地域から徳島県・三重県への工場移転)の4つを挙げている<sup>\*8</sup>。

遊休化の第2の原因は、バブル経済崩壊前の整備計画が崩壊後も継続されたことである。

<sup>\*3</sup> (財)大阪湾バイエリア開発推進機構「大阪湾臨海都市域における低未利用地の動向調査」、1993年。

<sup>\*4</sup> 「大阪湾臨海都市域による低未利用地の動向調査」住都公団、1993. 3。

<sup>\*5</sup> 中国産業活性化センター「瀬戸内海の白砂青松と遊休空間の活用策調査報告書」、2000年。

<sup>\*6</sup> 2000年3月26日付四国新聞記事。

<sup>\*7</sup> (財)関西産業活性化センター「関西製造業の実態調査報告書」、1998. 3、p. 21 および、国土交通省都市・地域整備局編「大都市圏のリノベーション・プログラム(東京圏・京阪神圏)」、2001年5月、p. 89。

<sup>\*8</sup> (財)関西産業活性化センター「関西製造業の実態調査報告書」、1998. 3、p. 21。

バブル経済崩壊後も、確たる需要の見込みもないままに、海面の埋立は引き続き進められてきた。そもそも大阪湾を含む瀬戸内海では、瀬戸内海環境保全特別措置法（通称瀬戸内法）に基づく埋立ての基本方針（1974年5月、瀬戸内海環境保全審議会答申）により埋め立てが厳しく抑制されている。しかし、関西地域の産官学が「オール関西」体制でとりまとめた「大阪湾ベイエリア開発整備のグランドデザイン」<sup>\*9</sup>にも「環境創造に役立つ新たな埋立てが必要」と記載されているように、瀬戸内法は半ば空文化している<sup>\*10</sup>。バブル経済崩壊後に完成した大規模埋立地としては、騒音公害の防止名目で造成された関西国際空港島や、ゴミ処理による内陸部の環境改善との名目で広域臨海環境整備センター法に基づく大規模埋立（大阪湾フェニックス計画）、和歌山市域では住工混在地域の解消を目的とした雑賀崎都市再開発用地の造成等があり、岸和田市沖の阪南2区ほか新たな大規模埋立工事も各地で進行中である。

また、後述のりんくうタウンのように、我が国第二の大都市圏内かつ空港至近という立地条件をバブル経済崩壊後も過大評価し続け、地価上昇の期待を捨てられぬまま、誘致業種や分譲価格等に関する抜本的な戦略転換が遅れた例もある。

## 2. 2 大阪湾ベイエリアにおける遊休地活性化に向けた取り組み

### 2. 2. 1 活性化に向けた体制づくり

前節で述べたような状況の中で、大阪湾岸のグランドデザイン実現のための実行部隊である（財）大阪湾ベイエリア開発推進機構は、2002年5月に「大阪湾ベイエリア開発整備へのアクション起動に向けて」<sup>\*11</sup>を公表した。この報告書には、閉塞状況の打破に向けて、大胆な実験的取り組み（社会実験）を導入した開発方向の提言がなされているほか、官民や行政間の連携・協力体制の構築の必要性和、湾岸整備への市民参加の必要性が示されている。

従来、大阪湾ベイエリアの開発整備目標は、東京一極集中（関西の地盤沈下）の是正や、関西地域の世界都市化に置かれてきた。この目標の実現に向け、関西経済連合会が中心となって1989年に「大阪湾ベイエリア開発推進協議会」（7府県知事、3市長、経済団体代表、学識経験者）を発足させ、同協議会が1991年4月に「大阪湾ベイエリア開発整備のグランドデザイン」を発表した<sup>\*12</sup>。その後、グランドデザインの実現に向け、1991年12月に

<sup>\*9</sup> 関西経済連合会が中心となって設立した「大阪湾ベイエリア開発推進協議会」（7府県知事、3市長、経済団体代表、学識経験者で構成される）が1991年4月に発表した。

<sup>\*10</sup> これに関連して、NPO大阪湾沿岸域環境創造センターの前掲書第Ⅱ章では、「これまでの大阪湾は、沿岸陸域の発展のために利用することを中心命題として捉えられてきた。その結果、大阪湾の浅海域は海から切り取られ、陸域の都合だけで利用する場、処理・処分のための場として使われ、漁業生産やレクリエーションを通じて、また環境の浄化・安定化等を通じて人間社会に寄与していることが軽視されてきた」と述べられている。

<sup>\*11</sup> （財）大阪湾ベイエリア開発推進機構「大阪湾ベイエリア開発整備へのアクション起動に向けて～検討委員会報告～」、2001年5月。

(財)大阪湾バイエリア開発推進機構が発足し、グランドデザインを地域開発の核とする目的で議員立法「大阪湾臨海地域開発整備法（通称「ベイ法」）」が制定された（1992年12月）。同法の対象地域は、内陸まで含めた「オール関西」であって、最終計画年次は2025年とされている。同法では、臨海部遊休地の有効活用のために、臨海部の柔軟な開発に縛りをかけてきた各種規制（都市計画上の用途規制や港湾法上の臨港地区規制、瀬戸内法、工場等制限法等）の緩和が明記されている<sup>\*13</sup>。

以上のような枠組みのもとで、花と緑の博覧会跡地の再開発（淡路島）、阪神・淡路大震災復興事業（神戸市）、なぎさ海道、ユニバーサル・スタジオ・ジャパン（大阪市）等、いくつかのプロジェクトは実現した。しかし、次小節で述べるように、バブル経済崩壊による投資余力の減少や社会経済構造の大きな変革の中で、フルセット型開発や地価上昇を前提とした開発などに特徴づけられるグランドデザイン策定時の開発整備方針を続けていては、大阪湾バイエリアは閉塞状況から抜け出せないとの認識が強くなった。そこで、大阪湾バイエリアを21世紀を先導する地域にするという目標のもとで、開発整備方針が大胆に見直されることとなり、「大阪湾バイエリア開発整備へのアクション起動に向けて」が策定された。

以下、同報告書に示されている新しい開発整備方針、すなわち大胆な実験的取り組み（社会実験）の導入、官民や行政間の連携・協力体制の構築の必要性、湾岸整備への市民参加の必要性について概説する。なお同報告書には、バイエリアエクスプレス、大阪湾メモリアルミュージアム等、「大阪湾バイエリア開発整備のグランドデザイン」で示されながら進捗していないプロジェクトの見直し方向も示されているが、本稿では紹介しない。

## 2. 2. 2 大胆な実験的取り組み（社会実験）の導入

「大阪湾バイエリア開発整備へのアクション起動に向けて」は、これまでの大阪湾バイエリアの開発整備の特徴として、1) フルセット型の開発、2) 商業・業務系主体の土地利用、3) 地価上昇を前提とした開発利益への期待、4) 重複する機能整備等の地域間調整が不十分、5) 当初計画による一気型の開発整備（事業期間を10年程度とし、地区全体のマスタープランを決定した上で整備を開始）、の5つを挙げている。そして、このような従来型の開発整備方向は、人口減、経済規模縮小、需要低迷の時代のもとにおいては困難であるとし、今後は、需要の動向に柔軟に対応しつつ、段階的な開発整備を行うべきであるとしている。具体的には、1) 街づくりのマスタープランを定めず、緩やかなガイド

<sup>\*12</sup> 大阪湾バイエリアの開発整備に関する経緯は、(財)大阪湾バイエリア開発推進機構のホームページで詳しく説明されている。<http://www.o-bay.or.jp/frame02.html>

<sup>\*13</sup> 第16条は、「国の行政機関の長又は関係府県知事は、同意整備計画に基づく中核的施設その他これに相当する施設の整備のため都市計画法（昭和43年法律第100号）その他の法律の規定による許可その他の処分を求められたときは、当該施設の整備が促進されるよう適切な配慮をするものとする。」である。

ラインでスタートする、2) 恒久的土地利用は定めず、実験的あるいは暫定的利用も可とするなど、土地利用の自由度と選択肢を高める、3) 社会実験プロジェクトの評価、需給のマッチング、社会実験実施主体の交流の場提供といった支援体制の構築、といった案が提示されているが、これらは「社会実験」というキーワードでくくることができる<sup>\*14</sup>。

社会実験型の開発整備の典型は、定期借地権の設定によるものである。定期借地権は、新借地借家法（1992年に施行）で初めて盛り込まれた権利関係である。これは、期間を定めて土地を借り、期間の経過後は更地に戻すなどした上で所有者に返却するという権利関係であって、契約期間、契約用途、建物買取請求権等によって「一般定期借地権」「建物譲渡特約付き借地権」「事業用定期借地権」に分類される。

現在、借り手側は土地取得資金の不足に悩まされており、分譲による土地の取引を進めにくい状況にある。また、貸し手側は広大な遊休地の存在や土地造成費の未回収に悩まされている。定期借地方式は、借り手側の土地取得代を軽減し、遊休地の活用を促す効果があり、貸し手側にはある程度の土地造成費の回収や、産業集積や雇用創出といった短期的なメリットが期待できるとされている。

また、貸し手側には、定期借地期間をその土地にふさわしい産業集積の芽を育てるための社会実験的な期間と捉え、長期的に本格的な産業集積につなげることができるというメリットもある。この点について「大阪湾ベイエリア開発整備へのアクション起動に向けて」では、次のような説明がなされている。1) 短中期的（おおむね2015年頃まで）には、大規模な低未利用地において、産業振興や都市環境整備などをテーマとする社会実験的土地利用を大胆に展開し、土地活用の即効性発揮と次の展開のためのシーズづくりを推進する。具体的な方策のひとつとして、環境創造、産業再生、環境共生型都市づくり、海外との交流などのテーマのもとで社会実験や暫定利用を展開し、この取り組みを土地代減免、定期借地制度活用等によって支援する。2) 長期的（おおむね2030年頃まで）には、短中期の期間に実験的に開始した取り組みの成果を結実させ、本格的な都市機能の立地と土地利用を展開する一方、実験フィールドとしての活用も継続する。3) 超長期的（おおむね2050年頃まで）には、21世紀を先導する新しい産業と都市基盤を創造し、都市圏の活力を創出するフロンティアとして蘇生し、多文化交流の場を創出する。人と海との多様な係わりを構築し、パブリックアクセスを実現する。

社会実験的な開発手法のメリットとして「大阪湾ベイエリア開発整備へのアクション起動に向けて」は、以上の他に、1) 関係者の合意形成が比較的容易、2) 市民参加によるプロジェクトへの理解、3) 実験プロセスにおいて計画の見直しや修正が可能な3点を挙げている。

しかし、次の2つのデメリットも考えられる。第一に、新規埋立地については、土地造

<sup>\*14</sup> これらの他に、大規模開発地区を大型ビル群で埋めるのではなく、小規模な建物群が立地しやすく賑わいのある区画も導入する等の提案がなされている。

成費用の回収が困難である。例えば、関西国際空港対岸に新規造成された「りんくうタウン」には、アウトレットモールが定期借地で暫定立地しているが、府企業局の債券の金利分にもなっていない。新規に整備された土地は、開発のコストを回収すべく、なるべく早期に売却することが望ましいのではないか。第二に、湾岸全体を実験の場とする、という考え方をイメージすることが容易でない。この点について（財）大阪湾バイエリア開発推進機構は、「社会実験のイメージがわからないところがあるし、人によっても違う」と認め、「実験という言葉は、自治体の方はあまり好まれない。しかし、売れないものは動かないので、何とかせなあかんということは思っている」と説明された。

大阪湾バイエリアでは、大阪市此花区の工場跡地に立地したテーマパーク（U S J）が事業用定期借地権を活用しているほか、和歌山市の新規臨海工業用地や、りんくうタウン、阪南スカイタウンでも定期借地権の活用がみられるなど、社会実験的な考え方の導入が進み始めている。第3章以降で紹介する和歌山・泉南地域の臨海・臨空型工業用地でも定期借地権方式が一般的になりつつあり、今後の動向が注目される。

## 2. 2. 3 官民や行政間の連携・協力体制の構築

「大阪湾バイエリア開発整備へのアクション起動に向けて」には、「バイエリア整備に関する広域的な計画調整、共同的な事業推進を図るため、国、地方公共団体、経済界・企業、市民・専門家等の各種主体が連携を強める体制づくりについての検討が必要である。そのためには、広域的整備に取り組む諸団体間の連携体制の強化のほか、バイエリア整備における共通的な規範づくりや市民・NPOの主体的な参加を促すシステムづくりが必要である」との記述がある。

そもそもベイ機構やグランドデザイン、そしてベイ法の主な狙いのひとつには、共同的な事業推進という理念の具体化があった。しかし、グランドデザイン策定後10年を経た段階にあっても、理念の具体化には成功していない。「アクション起動に向けて」の上記の内容は、関西地域の活力がさらに低下し、人口減・低経済成長・需要低迷をキーワードとする時代に入ったことを踏まえ、オール関西で議論し動くことの必要性を再認識すべき、という提言ととらえることができる。

この提言は、関西経済連合会が1999年に大阪湾の開発整備に関する制度や手法のあり方について提示した意見<sup>\*15</sup>を踏まえたものであると考えられる。関経連はこの意見書で、地方分権が進む中、大阪湾バイエリアでは従来以上のプロジェクト乱立が危惧されるほか、産業誘致競争に敗れた都市の衰退や、都市の共倒れの危険もあるとし、大阪湾バイエリア全体を広域的に調整し事業実施する体制づくりの必要性を強調している。以下に同意見書の該当部分を要約するとともに、従来の開発整備体制と望ましい開発整備体制との比較を

<sup>\*15</sup> 関西経済連合会「大阪湾バイエリア開発整備促進のための制度・手法に関する意見」、1995年5月10日。



表 2 - 1 大阪湾岸における従来の開発整備体制と、望まれる開発整備体制

	従来型	望ましい姿
整備主体および 所管官庁	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国、各自治体、民間が、相互に独立した整備主体となり、自己完結的に基盤整備や施設整備を行っている。</li> <li>・開発整備を所管する官庁が複数存在し、相互の調整が重要課題となっている。</li> <li>・開発整備に関する提言や、国と地元の意見調整を通じ、ベイエリア開発を広域的・専門的に推進しうる団体として、(財)大阪湾ベイエリア開発推進機構がある。しかし同機構は、十分に機能していない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ベイエリア全体の都市構造をふまえ、様々な都市基盤施設を相互にバランスをとりつつ、計画的・総合的に整備したり、面的整備や拠点形成等の事業を戦略的・重点的に実施することが必要である。そのために、(財)大阪湾ベイエリア開発推進機構の果たすべき役割は大きい。</li> </ul>
ベイエリア開発 総合的調整の場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪湾臨海地域開発整備促進協議会（主務大臣・関係行政機関の長・関係府県知事および市長で構成。根拠法は、大阪湾臨海地域開発整備法）。ただし実効的には機能せず。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・同促進協議会が、プロジェクトや中核的施設の有機的連携、プロジェクト推進の優先順位づけ、必要な都市基盤の先行整備を図るための協議・調整機関として、実効的に機能すべき。</li> <li>・個々の開発地区の整備においても、省庁や地方自治体の枠組みを超えて、必要な権限・資金が集中的に与えられ、当該地区の開発計画立案から先行的な基盤整備、施設立地誘導的に実施できる推進組織が必要。</li> </ul>

出典：関西経済連合会「大阪湾ベイエリア開発整備促進のための制度・手法に関する意見」をもとに筆者作成。

表 2 - 1 として示す。

- ・従来の都市圏整備では、国の果たす役割が大きかった。すなわち、近畿圏総合開発計画のような国土レベルの計画・規制を打ち出す役割や、広域的な交通基盤整備を直接的・間接的に推進する役割、個別プロジェクトに関する広域調整の役割を国が担ってきた。しかし、そのような時代においてすら、大阪湾岸では、湾岸全域をにらんだ具体的な整備戦略が描かれず、各主体がドングリの背比べ的な開発を行ってきた。
- ・2000年4月に地方分権一括法が施行され、これからの都市圏整備では、国の役割が縮小し、自治体の権限が大きくなる。この中では、プロジェクトがこれまで以上に乱立する懸念がある。また、産業立地がグローバル化する中、調整機能不足のままで地方分権を行えば、都市間の産業誘致競争が過度に進み、民間セクターから見離された敗退都市の衰退や、都市の共倒れの状況が危惧される。大阪湾ベイエリア全体としての魅力づくりや戦略形成を進め、対外的競争にうち勝つような広域連携ネットワークの形成を図る必要がある。
- ・ベイエリア整備に関する広域的な計画調整、共同的な事業推進を図るためには、国、地方公共団体、経済界・企業、市民・専門家等の各種主体が連携を強める体制づくりが必要で、その核としての役割を(財)大阪湾ベイエリア開発推進機構に期待する。

このように、大阪湾ベイエリア全体の調整機能（ガバナンス機能）が、ベイ機構には求められている<sup>\*16</sup>。

和歌山・泉南地域周辺においても、コスモポリス計画が泉佐野、岸和田、和泉の近接する3地点で同時並行的に計画され、泉佐野は600億円を超える債務を抱えて破綻し、岸和田は産業団地計画の大幅縮小がなされている。また、大阪湾岸に数千haもの遊休地が存在するにも関わらず、後述のように和歌山・泉南地域でも新規の大規模土地造成工事が各地で進められており、各造成地の産業集積の見通しも、造成地間の役割分担も不明確である。今後は同地域においても、官民や行政間の連携・協力体制の構築に向けた取り組みが重要になってこよう。

ただし、和歌山・泉南地域内の個々の遊休地の活性化問題を、逐一、ベイエリア全域あるいは地域内全域の視点で議論し、調整することは、非常に難しいことでもある。湾岸全体のガバナンス機能を期待されているベイ機構からも、「ガバナンス機能は永遠のテーマだ」との本音が聞かれ、事実、同機構はガバナンス機能強化の具体策には現段階でも踏み込めないでいる。その主な理由は、1) 関西地域では京都、大阪、神戸の3大都市が横並びの状況にあり、ガバナンス機能についても、総論賛成、各論反対が実情である、2) 各自治体、経済界、企業が、個々の論理で動いている。7府県知事、3市長、経済団体代表、学識経験者が顔を揃える大阪湾ベイエリア開発推進協議会も設立されているが、議論の場とはなっておらず、ガバナンス機能を持たない、3) ベイ機構の職員の大半は、各省庁や府県庁等からの出向者で占められている である<sup>\*17</sup>。

確かに、りんくうタウンの活性化ひとつ取ってみても、そこには事業主体の大阪府企業局、大阪税関、関西国際空港株式会社、そして進出済みの民間企業や周辺住民、漁業関係者、さらには近隣に遊休地や航空貨物施設用地を抱える大阪府港湾局や大阪市港湾局、和歌山県の利害までもが複雑に絡んで来るのであり、それらすべてを折り込んで意見集約を図るための労力や時間は膨大なものになるろう。

ベイ機構によれば、現在のところ同機構が果たしうるのは、自治体間の情報共有の場としての機能、つまり、プロジェクトの自発的な調整を促す機能に限定されている。こういっ

<sup>\*16</sup> 同機構の理想像は、米国のサンフランシスコ湾保全・開発委員会である。サンフランシスコ湾保全・開発委員会は、州政府、地方自治体及び連邦政府等から任命された27名で構成されており、湾岸地域（湾岸線から陸域100フィート（30.4メートル）を含む）についての埋め立て、開発の許可権限を有している。同委員会が1968年に策定した「サンフランシスコ湾計画」は、法的拘束力を有している。詳しくは、(財)大阪湾ベイエリア開発推進機構 <http://www.o-bay.or.jp/bard/bard22/22ba2.html> および、鷺見一夫「臨海部開発と法制」、『都市問題 第79巻第12号』、1988年12月を参照のこと。

<sup>\*17</sup> (財)大阪湾ベイエリア開発推進機構開発調査部長へのヒアリング調査（2002年1月30日、同機構にて実施）。氏は、大阪湾ベイエリアに対し東京湾ベイエリアでは、東京都、神奈川県、千葉県と四政令指定都市が7都県市会議を開催しているが、東京が圧倒的に中心であるため比較的まとまりやすい、とも述べられた。

た限定的な機能の限界は、プロジェクト乱立の実態が雄弁に語っている。

#### 2. 2. 4 湾岸整備への市民参加

これまでの開発は、行政と民間企業が主体であり、市民やNPOが参画する余地は少なかった。しかし、最近出された(財)大阪湾バイエリア開発推進機構、国土交通省、東京都、関西経済連合会の報告書は、いずれも、市民の参画の必要性に触れている。

国土交通省都市・地域整備局(2001)<sup>\*18</sup>は、大都市圏のリノベーションに向けた取り組みの一つとして、「ローカルイニシアティブによる計画制度」を掲げている。その中では、コミュニティレベルの街づくりだけでなく、行政界を越えた広域の地域づくりにおいても市民参加の仕組みを確立することが重要であり、具体的には市民、行政、企業、大学、専門家などによる広域市民参加を支援するプラットフォームの創設、情報や資金の提供、人材の派遣、優れた地域づくりの顕彰などを含めて広域市民参加の支援システムについて検討が必要とされている。大阪湾バイエリアにおいては、(財)大阪湾バイエリア開発推進機構のシンボルプロジェクトである「なぎさ海道市民会議」や、大阪湾の開発整備のあり方に関するグランドプラン<sup>\*19</sup>を環境NPOが発表するなど、湾岸全体の開発・整備方針形成への市民参加が始まっている。

和歌山・泉南地域の臨海・臨空型工業用地との関連でも、和歌山市雑賀崎地区周辺の開発方針をめぐる運動等、市民が開発整備に積極的に関わろうとする動きが見られ、具体的な成果を挙げつつある。

### 3. 和歌山・泉南地域の臨海型工業用地の現状

#### 3. 1 和歌山地域の臨海型工業用地の現状

和歌山地域の臨海部には、1942年に操業開始した住友金属工業(株)の和歌山工場や、花王(株)の和歌山工場、木材団地を始めとする大規模な工場群がある。1960年代には県による海南地区の埋立工事が完成し、精油所、発電所、鉄鋼業等の立地が進んだほか、和歌山市西浜地区に木材団地等が造成された<sup>\*20</sup>。1980年代には西防波堤沖埋立地が造成され、1990年代に入って雑賀崎都市再開発用地や西浜地区の新規埋立地が造成された<sup>\*21</sup>。また、未着工(計画凍結中)の大規模臨海工業用地として、和歌山下津港本港沖の港湾関連用地

<sup>\*18</sup> 「大都市圏のリノベーション・プログラム(東京圏・京阪神圏)」国土交通省都市・地域整備局編、2001年5月。この中では、広域的な地域づくりへの市民参加の参考事例として、「なぎさ海道市民会議」や、鶴見川や多摩川での流域まちづくり市民会議が挙げられている。

<sup>\*19</sup> NPO大阪湾沿岸域環境創造センター「大阪湾沿岸域環境グランドプラン」、2000年。

<sup>\*20</sup> 和歌山県企業局の土地造成と処分の略史は、<http://www.wakayama.go.jp/prefg/300100/syobun.htm> に整理されている。

<sup>\*21</sup> (財)日本海事広報協会『日本の港湾2001』、2001年1月、pp.523-531。

がある。

和歌山地域の臨海工業用地においても、遊休化問題が発生している。表3-1に、同地域の遊休化が危惧される主な臨海工業用地について、遊休化の程度や経緯、利活用策の検討状況を整理した。図3-1には、これらの用地のおおよその位置関係を示す。

#### i) 雑賀崎都市再開発用地<sup>\*22</sup>

和歌山下津港の雑賀崎都市再開発用地は、和歌山県が1991年2月に埋立免許を取得し、1995年に造成が完了した総面積29haの土地である。「市街地の住宅・工場混在の解消」を目的としており、立地は和歌山市内の金属機械製造業に限定されていた。2002年現在、未分譲地が9.9ha、分譲されたが未利用の土地が4haあり、1999年以降の成約は皆無である。活性化を図りたい県は2001年に、用途制限を撤廃して市内外から製造業全般を誘致したい旨を雑賀崎地区連合自治会に提示したが、環境悪化を危惧する自治会の反対により実現していない。また、2002年2月に、事業用定期借地権制度の導入や、未分譲区画の5.15万円/㎡への値下げといった対応もなされている。

#### ii) 和歌山下津本港沖地区埋立地<sup>\*23</sup>

和歌山下津本港沖地区埋立地は、未着工であるが、計画では総面積74.3ha、うち埠頭用地が33.6ha、港湾関連施設用地が25.6haとなっている。この埋立地に期待されている役割は、1) 大阪湾の入り口にあたる和歌山下津港に、平成20年代前半を目処に水深14m岸壁等の大型船対応港湾施設を整備し、木材取扱機能の強化を図る 2) 建設残土の処分場として活用する である。

この埋立計画をめぐっては、景観への悪影響や財政悪化を危惧する地元住民らは反対運動を、県商工会議所連合会等の経済12団体は早期事業着手に向けた運動を展開し、対立してきたが、中央港湾審議会の計画部会が1999年7月、住民の理解を得る努力が必要との但し書き付きで計画を承認した。しかし2000年10月に、県知事が計画の凍結を表明した。ただし、経済情勢が好転すれば凍結解除することも可能との趣旨であり、今後の展開は流動的である。

#### iii) 西浜地区の工業用地と港湾関連用地<sup>\*24</sup>

和歌山下津港西浜地区の工業用地と港湾関連用地は、1960年代に埋め立てられた48.7haと、1990年代に新しく埋め立てられた20.8haから成る。

<sup>\*22</sup> 主な参考資料は、表3-1の参考資料(1)および、(財)日本海事広報協会『日本の港湾2001』、2001年1月。

<sup>\*23</sup> 主な参考資料は、表3-1の参考資料(4)。

<sup>\*24</sup> 主な参考資料は、表3-1の参考資料(1)と(2)および、(財)日本海事広報協会の前掲書。

表3-1 遊休化が危惧される主な臨海工業用地（和歌山地域、2002年現在）  
 （名称欄のカッコ内は主な参考資料の番号）

名称	遊休化の程度	産業集積や遊休化の経緯	利活用策の検討状況
和歌山下津港雑質崎都市再開発用地 (1)	総面積29haのうち、未利用地が4ha、未分譲地が9.9haある。	和歌山県が1991年2月に埋立免許を取得し、1995年に造成が完了。主目的は「市街地の住宅・工場混在の解消」で、立地は和歌山市内の金属機械製造業に限定されていた。用地内に工場が分散して立地している。1999年以降の成約は皆無である。	県は2001年に、立地企業の用途や所在地に関する制限を緩和する考えを周辺住民に提示したが、反対を受け、実現していない。2002年に、事業用定期借地権制度の導入や、未分譲区画の5.15万円/㎡への値下げといった活性化策が打ち出された。
和歌山下津港西浜地区の工業用地と港湾関連用地（新規埋立部分） (1)	20.8haのうち、未分譲の部分が13.5haある。	和歌山県が38haを埋め立て、うち緑地などを除く20.8haの分譲を2000年10月より開始。主目的は、3万トン級の公共埠頭の隣接地に外材の陸上貯木場や関連工場等を建設し、木材関連産業の振興を図ることである。楕形の水面貯木場を埋め立てた部分は、面する個々の木材関連業者にはほぼ完売し、陸上貯木場等として使われている。非楕形の部分は、分譲先を市内の木材業か倉庫業に限定して募集したものの、1件の成約もなかった。	県は2002年2月に、立地企業の用途や所在地に関する制限を緩和し、市内外からの製造業、倉庫・運送業の立地を認めた。また、同時に事業用定期借地権制度の導入や、分譲価格の坪あたり平均約22万円から、約18万円への値下げも実施した。しかし、2002年9月現在、進出は地場スーパーの低温倉庫1棟のみである。2002年9月には、県議会予算委員会で企業局長が「リサイクル産業や循環型社会の形成に資するため企業用地として、活用を検討したい」と答弁した。
和歌山下津港西浜地区の工業用地と港湾関連用地（既存部分） (2)	46.7ha 木材団地部分で転廃業が相次いでいる。	和歌山県が1960年代に造成。北側21.1haは中央卸売市場や倉庫等が立地し、南側25.6haは木材団地である。立地企業は、ミツガ単一樹種大量生産方式を採ってきた。ミツガの主用途は住宅建材であり、同団地の景気は住宅市場の動向に直接影響される。外材の現地製材傾向が強まったこともあって、休廃業や転業に至った企業も多く、和歌山木材協同組合の組合員数は発足当時(1950年)の200数十社から、2002年現在79社（うち西浜地区に22社）まで減少した。	企業側は、流通業、二次加工・三次加工、プレカット、住宅建築、集材材製造等へと多角化して対応している。また、港湾関連の運輸業の立地も目立ってきている。隣接する新規埋め立て地に、陸上貯木用地、木材・木製品製造用地を造成し、木材産業の振興を図る計画もあったが、上述の通り頓挫している。1997年に臨港地区（工業港区）に指定されたが、現時点では、立地企業側からの規制緩和に向けた要望は見られない。
西防波堤沖埋め立て地 (3)	177ha 現状ではほぼ全域が未利用だが、全区域の利用計画は決定済である。	住友金属工業（株）が1972年に、和歌山製鉄所の公害発生施設を沖合い移転する目的で公有水面埋立て免許を取得し、1980年に着工。しかし鉄鋼需要の減少と公害防止技術の進歩のため、1991年、県に沖合い移転中止・利用計画変更を要請した。	県知事の私的諮問機関「西防波堤沖埋立土地利用計画検討委員会」が1997年4月に、第1、第2工区（計142ha）をLNG火力発電所（95ha）とする等とした最終答申を知事に提出した。
和歌山下津港本港沖地区埋立地 (4)	港湾関連用地25.8ha （未着工、計画は凍結中）	埋立計画地の総面積は74.3haで、うち埠頭用地が33.6ha、港湾関連施設用地が25.6haとなっている。この計画の主目的は、1）大阪湾の入り口にあたる和歌山下津港に、平成20年代前半を目処に水深14m岸壁等の大型船対応港湾施設を整備し、木材取扱機能の強化を図る。2）建設残土の処分場として活用する。景観への悪影響や財政悪化を危惧する地元住民からは反対運動を展開し、県商工会議所連合会等の経済12団体は早期事業着手に向けた運動を展開するなど、意見の厳しい対立が見られたが、中央港湾審議会の計画部会は1999年7月、住民の理解を得る努力が必要との但し書き付きで計画を承認した。2000年10月に、知事が計画の凍結を表明した。ただし、経済情勢が好転すれば凍結解除することも可能との趣旨であり、今後の展開は流動的である。	

出典：下記資料をもとに筆者作成。

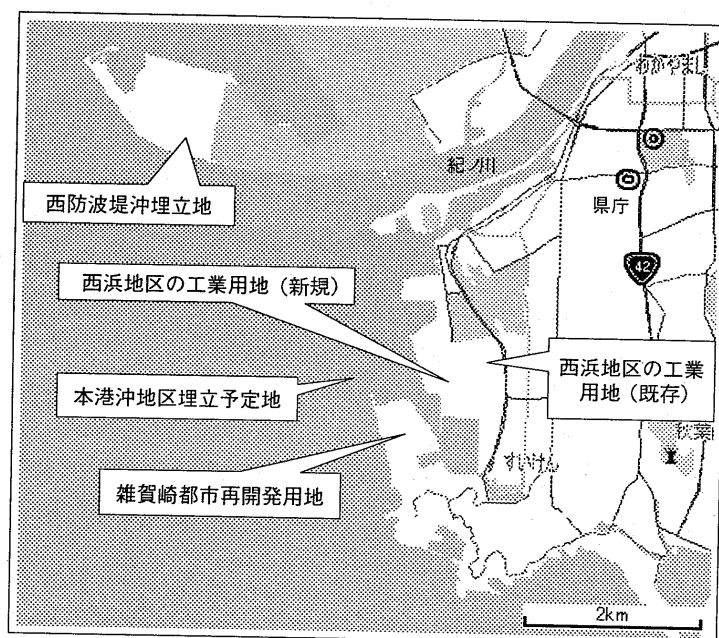
主な参考資料：

- (1) 2002年2月11日付日刊工業新聞記事、2002年5月3日付毎日新聞記事、1986年9月23日付日本経済新聞記事、2002年9月21日付毎日新聞記事、および和歌山県企業局ホームページ <http://www.wakayama.go.jp/prefg/300100/tochil.htm>
- (2) 和歌山木材工業組合への電話によるヒアリング調査（2002年10月25日実施）、同組合ホームページ、和歌山県木材協同組合連合会編『和歌山県木材史』、1993年11月、pp.150-158、和歌山県土木部港湾空港振興局管理整備課への問い合わせ（2002年10月22日実施）、および2000年9月20日付日本木材新聞記事。
- (3) 1998年11月12日付鉄鋼新聞記事および1997年4月15日付毎日新聞記事。
- (4) 和歌山県資料 [http://www.wakayama.go.jp/prefg/080500/wsport\\_p.html](http://www.wakayama.go.jp/prefg/080500/wsport_p.html)、1999年7月20日付大阪読売新聞記事、1999年6月22日付日本経済新聞記事、1999年6月8日付毎日新聞記事、2000年8月26日付毎日新聞記事、および雑質崎の自然を守る会 [http://www.infonet.co.jp/Aso/s\\_manyo/index.htm](http://www.infonet.co.jp/Aso/s_manyo/index.htm)

以上の他に、(財)日本海事広報協会『日本の港湾2001』、2001年1月。

前者は、北側 21.1 ha が中央卸売市場や冷凍倉庫、保税倉庫等として利用され、南側 25.6 ha は木材工業団地となっている。木材団地の構成企業は、外材輸入の増加に伴い、コスト面で有利な米ツガ単一樹種大量生産方式を採っている。米ツガの主な用途が住宅建材であるため、同団地の景気は住宅市場の動向に直接影響される。また、和歌山下津港の外材原木の輸入量が2001年度で 13.27 万  $\text{m}^3$  であり、1989年度の 1/3 以下となっているように、外材の現地製材傾向が強まったこともあって、休廃業や転業に至った企業も多く、和歌山木材協同組合の組合員数は発足当時（1950年）の200数十社から、1970年代をピークとして減少を続け、1994年に114社、1998年に102社、2002年には79社まで減少している。企業側は、米ツガ製材以外に、流通業、二次加工・三次加工、プレカット、住宅建築、集成材製造等へと事業を多角化して対応しているほか、港湾関連の運輸業の進出も目立っている。1997年に臨港地区（工業港区）に指定されたが、現時点では、木材業者側からの規制緩和に向けた県への要望は見られない。

後者は、和歌山県が2000年10月より分譲開始した土地である。埋め立ての目的は2つある。第1は、既存の木材団地内に楕形の貯木場として存在してきた水面を埋め立て、陸上貯木場等とすること。これは、水面貯木に比べ、陸上貯木の方が材木の狂い等の点で有利とされるためである。楕形の造成地は、水面の代替ということもあって比較的安く払い下げられたこともあり、造成地に面する個々の木材関連業者にはほぼ完売し、陸上貯木場等として使われている。第2は、国が整備する3万トン級の公共埠頭の隣接地に外材の陸上貯



Copyright (C) 2000 ZENRIN CO.,LTD

図3-1 和歌山地域の主な臨海型遊休工業用地

出典：筆者作成。

木場や関連工場等を建設し、木材関連産業の振興を図ることである。この非楕形の区画については、立地対象企業を市内の木材・木製品製造業や倉庫業に限定する措置が採られていた。しかし、成約が皆無であったため、県は2002年2月に用途制限を撤廃し、市内外からの製造業と倉庫・運送業の立地を認めた。また、同時に事業用定期借地権制度の導入や、分譲価格の値下げも実施したが、2002年9月現在の立地施設は地場スーパーの低温倉庫1棟のみである。このような中で、2002年9月には県議会予算委員会において県企業局長が「リサイクル産業や循環型社会の形成に資するための企業用地として、活用を検討したい」と答弁した。

#### iv) 西防波堤沖埋め立て地<sup>\*25</sup>

西防波堤沖埋め立て地は、住友金属工業（株）が1972年に、和歌山製鉄所の公害発生施設を沖合い移転する目的で公有水面埋立て免許を取得し、1980年に着工した土地であり、総面積は177haである。しかし、鉄鋼需要の減少と公害防止技術の進歩等のため、同社は1991年に沖合い移転中止・利用計画変更を県に要請した。変更の是非について、県知事の私的諮問機関「西防波堤沖埋立土地利用計画検討委員会」が検討し、1997年4月に、第1、第2工区（計142ha）をLNG火力発電所（95ha）、住友金属（株）の高転炉滓処理関連施設、廃棄物広域処理施設とし、第3工区（35ha、県に譲渡される）を多目的公共ふ頭（11ha）、環境・保健中核研究施設（県衛生公害研究センターを移転・再編3ha）、緑地公園（16ha）とすべき旨の最終答申を知事に提出した。

### 3. 2 泉南地域の臨海型工業用地の現状

泉南地域では、1950年代以前から岸和田旧港等の整備がなされていたが、1960年代に入ってから岸和田市と忠岡町にまたがる木材港地区、岸和田鉄工工業団地、阪南1区（地藏浜地区）、阪南3区（貝塚旧港地区）といった大規模な臨海工業用地の造成が行われ、1970年代には二色浜環境整備事業として二色浜産業団地の造成が始まり、1990年代には阪南港深海塚埠頭の港湾関連用地や、二色南町地区が供用開始となった。岬町にも大規模な臨海工業用地があり、火力発電所と工機メーカーが立地している。また、工事中的大規模臨海工業用地として、岸和田市沖の阪南2区がある。

泉南地域の臨海工業用地でも遊休化問題が発生している。表3-2に、同地域の遊休化が危惧される主な臨海工業用地について、遊休化の程度や経緯、利活用策の検討状況を整理した。図3-2には、用地のおおよその位置関係を示す。

<sup>\*25</sup> 主な参考資料は、表3-1の参考資料（3）および、（財）日本海事広報協会の前掲書。

表3-2 遊休化が危惧される主な臨海工業用地（泉南地域、2002年現在）

（名称欄のカッコ内は主な参考資料の番号）

名称	遊休化の程度	産業集積や遊休化の経緯	利活用策の検討状況
阪南港木材地区の工業用地と港湾関連用地 (1)	遊休地は、1987年現在で14haあり、さらに拡大しているものと考えられる。	事業主体は大阪府。木材地区の総面積は199haであり、うち工業用地が110.9ha、港湾関連用地が20.1ha。1966年に完成。団地内は工業機能中心の区域と、商機能中心の区域に分かれている。 造成目的は輸入木材の急増への対応。しかし、大阪港等との競合や、木材の流通形態の変化のため、阪南港の木材取扱量の落ち込みは激しい。 合板製材工場や問屋などが立地してきたが、休廃業や進出敬遠が相次ぎ、遊休地と遊休貯木場が目立つ状況に至った。 大阪府は泉南地域に拠点的な地方卸売市場の整備を計画し、誘致合戦の結果、岸和田木材港の貯木場4.2haを埋め立てて整備する方向が固まっていた。	1987年7月に港湾関係者、企業代表らによる「木材コンビナート地区活性化検討会」が発足し、土地利用制約の見直し、機能・施設構成などが話し合われてきた。しかし、2002年度においても、企業代表や府・市・忠岡町から成る「木材コンビナート活性化事業推進協議会」による調査検討が続いており、そこでの議論の焦点は遊休水面の活用にあつて、陸上部の遊休地の活性化方向は示されていない。 第3次岸和田市総合計画では、木材関連産業を中心とした活性化を図るとされている。しかし、府の港湾局が、一部の異業種の参入を運用によって認めているため、転売や賃貸による運輸業者等の立地が進み、遊休地は減少傾向にある。 卸売市場誘致計画は、府が2002年4月に方針転換したため、棚上げ状態に至った。
泉佐野食品コンビナート (2)	78.2ha中、2.2haが未分譲。	事業主体は大阪府で、分譲対象業種は「漁業、食料品製造業およびこれらに関連する事業を営むもの」に限定。	大阪府誘致推進協議会のホームページなどで立地企業の募集がなされている。 分譲価格は土地鑑定評価額である。
阪南港新貝塚埠頭の港湾関連用地 (3)	19.2ha中、16.1haが未利用状態。	事業主体は大阪府で、1998年より供用された。水深5.5m～12mの岸壁や荷さばき場に面している。19.2haの全てが賃貸用地であり、立地可能施設は上屋、倉庫、流通加工施設、配送センターといった港湾関連の物流施設である。	大阪府誘致推進協議会のホームページなどで立地企業の募集がなされている。 2001年11月に大阪府の産業集積促進地域に指定された。
二色南町地区 (4)	26.2haあり 分譲開始直後のため全域が未利用である。	事業主体は大阪府。二色の浜海浜緑地アミューズメント・ゾーンとして計画されたが、企業グループが辞退し、代替事業者も皆無であったため、府が2001年8月に方針を転換した。 立地企業の誘致は2001年に始まったばかりであり、海浜緑地と一体となった産業空間の形成が目標とされている。	整備の新しい基本方針は、隣接する良好な海浜空間に配慮した産業の集積を図る「海浜・産業ゾーン」（7ha）と、府内外からの企業誘致により産業集積を図る「産業ゾーン」（18ha）の整備を核としたものである。 2001年11月には、大阪府の産業集積促進地域に指定された。
阪南2区の工業用地と港湾関連施設用地 (5)	（造成中）	事業主体は大阪府。阪南2区の総面積は約140ha。うち工業用地は港湾関連施設用地部分の34.1haと、工場用地部分の26haである。造成完了予定は2006年で、公共埠頭、移転工場用地、清掃工場用地等とされる計画である。	大阪府誘致推進協議会のホームページなどで立地企業の募集がなされている。

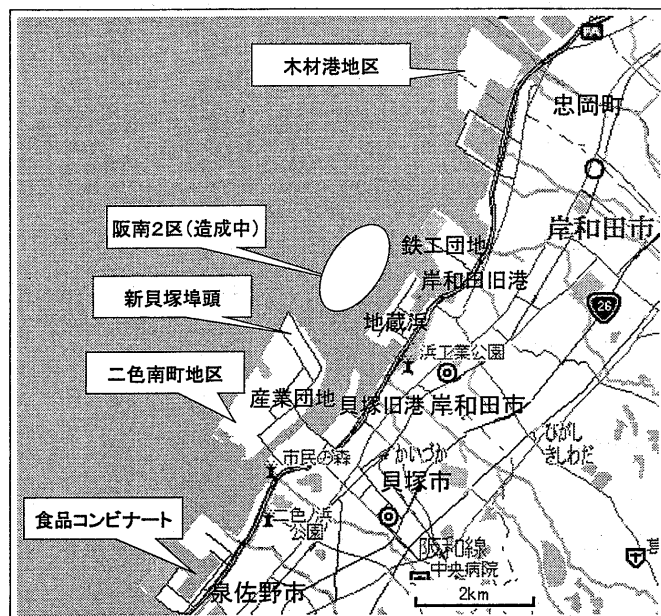
出典：下記資料をもとに筆者作成。

主な参考資料：

- (1) 岸和田市行財政改革実施計画「平成14年度実施計画」、1991年11月20日付日本経済新聞記事、2002年4月11日付日刊建設工業新聞記事、1989年10月12日付日刊工業新聞記事、大阪府港湾局「大阪府の港湾統計」各年版、岸和田市企画調整部への問い合わせ結果（2002年10月22日実施）および第3次岸和田市総合計画（2001年3月）。
- (2) 大阪府誘致推進協議会 <http://www.pref.osaka.jp/ritchi/kyougikai/index.htm>
- (3) 大阪府港湾局 [http://www.pref.osaka.jp/kowan/port\\_sales/site/sin-kaizuka/index.htm](http://www.pref.osaka.jp/kowan/port_sales/site/sin-kaizuka/index.htm) および大阪府商工労働部 <http://www.pref.osaka.jp/ritchi/kyougikai/sien/hudousan/hudousan.html>
- (4) 貝塚市議会だよりNo.38（2001年11月）、1997年11月11日付朝日新聞記事、および大阪府商工労働部 <http://www.pref.osaka.jp/ritchi/kyougikai/sien/hudousan/hudousan.html>
- (5) 大阪府誘致推進協議会 <http://www.pref.osaka.jp/ritchi/kyougikai/index.htm>

以上の他に、（財）日本海事広報協会『日本の港湾2001』、2001年1月。





Copyright (C) 2000 ZENRIN CO.,LTD

図3-2 泉南地域の主な臨海型遊休工業用地

出典：筆者作成。

#### i) 阪南港木材地区<sup>\*26</sup>

阪南港木材地区は、輸入木材の急増に対処すべく岸和田市と忠岡町にまたがった形で造成された。造成の完了は1966年で、総面積は199haある。うち工業用地が110.9ha、港湾関連用地が20.1haである。合板製材工場や問屋などが立地しているが、阪南港の木材取扱量が1979年の907,366トンから、1989年に605,630トン、1999年に354,490トンと急減していることから推察されるように、役割を縮小させている。立地企業の休廃業や、進出を予定していた企業の見送りが相次いでおり、遊休地と遊休貯木水面が目立っている。

多業種、多用途の企業団地への転換による活性化を狙いとして、1987年7月に港湾関係者、企業代表らによる「木材コンビナート地区活性化検討会」が発足した。その後、企業代表や府・市・忠岡町から成る「木材コンビナート活性化事業推進協議会」により、遊休水面の埋立と拠点卸売市場の誘致に関する議論等もなされたが、府が2002年4月の「第7次卸売市場整備計画」で同市場計画の見直しを公表したこともあって、活性化方針の提示が遅れている。

岸和田市は、第3次岸和田市総合計画（目標年度は2010年度）において、木材関連産業を中心とした活性化を図るとしているが、府の港湾局が一部の異業種の参入を運用によ

<sup>\*26</sup> 主な参考資料は、表3-2の参考資料(1)および、(財)日本海事広報協会の前掲書。

て認めていることもあって、転売や賃貸による運輸業者等の立地が進み、遊休地は減少傾向にある。

ii) 泉佐野食品コンビナート<sup>\*27</sup>

泉佐野食品コンビナートは、分譲対象業種が「漁業、食料品製造業およびこれらに関連する事業を営むもの」に限定された工業団地である。78.2 haのうち、2.2 ha（4区画）が未分譲であり、大阪府誘致推進協議会のホームページなどで立地企業の募集がなされている。分譲価格は土地鑑定評価額となっている。

iii) 新貝塚埠頭の港湾関連用地<sup>\*28</sup>

阪南港新貝塚埠頭の港湾関連用地は、二色の浜環境整備事業の一部として1998年より供用された用地であり、水深5.5 m～12 mの岸壁や荷さばき場に面している。19.2 haの全てが賃貸用地となっており、立地可能施設は上屋、倉庫、流通加工施設、配送センターといった港湾関連の物流施設に限定されている。2002年現在、8割以上に相当する16.1 haが未利用状態で、大阪府誘致推進協議会のホームページなどで立地企業の募集がなされている。2001年11月に大阪府の産業集積促進地域に指定され、立地企業は数々の優遇措置を受けることができる。

iv) 二色南町地区<sup>\*29</sup>

二色南町地区は、二色の浜環境整備事業の一部を構成し、当初は海浜緑地アミューズメント・ゾーンとして計画された。しかし、海洋型テーマパークを建設・運営するとしていた企業グループが辞退した上、代替事業者も皆無であったため、2001年8月に大阪府が整備方針を転換した。新しい整備方針は、隣接する良好な海浜空間に配慮した産業の集積を図る「海浜・産業ゾーン」（7 ha）と、府内外からの企業誘致により産業集積を図る「産業ゾーン」（18 ha）の整備を核としたものである。2001年11月には、大阪府の産業集積促進地域に指定されたが、まだ成約には至っていない。

v) 阪南2区の工業用地と港湾関連施設用地<sup>\*30</sup>

阪南2区の工業用地と港湾関連施設用地は、岸和田市沖に造成中の総面積約140 haの用地であり、うち工業用地は港湾関連施設用地部分の34.1 haと、工場用地部分の26 haとなっている。2006年の造成完了が予定され、公共埠頭、移転工場用地、清掃工場用地等とされる計画である。

<sup>\*27</sup> 主な参考資料は、表3-2の参考資料（2）および、（財）日本海事広報協会の前掲書。

<sup>\*28</sup> 主な参考資料は、表3-2の参考資料（3）および、（財）日本海事広報協会の前掲書。

<sup>\*29</sup> 主な参考資料は、表3-2の参考資料（4）および、（財）日本海事広報協会の前掲書。

<sup>\*30</sup> 主な参考資料は、表3-2の参考資料（5）および、（財）日本海事広報協会の前掲書。

なお、二色浜産業団地<sup>\*31</sup>、岸和田鉄工団地<sup>\*32</sup>、岸和田旧港地区の工業用地<sup>\*33</sup>、阪南港貝塚旧港地区（阪南3区）の工業用地と港湾関連用地<sup>\*34</sup>、阪南港地蔵浜地区（阪南1区）の港湾関連用地<sup>\*35</sup>、岬町の多奈川火力発電所周辺地域については、遊休地問題は発生していないか、軽微であると推察される。

#### 4. 和歌山・泉南地域の臨海型工業用地の活性化策

前章で整理した和歌山・泉南地域の臨海型遊休工業用地は、性格によって次のように分類することができる。1）荷役形態の変化や産業構造転換により機能の見直しを迫られつつある既成臨海工業用地（和歌山下津港西浜地区の木材団地、阪南港木材地区）、2）最近ないし数年内に造成が完了し、産業集積の未実現が危惧される大規模な新規臨海工業用地（和歌山下津港西浜地区の新規埋立地、雑賀崎都市再開発用地、阪南港新貝塚埠頭の工業用地、二色南町地区、阪南2区、和歌山下津港本港沖地区）である。

さて、遊休工業用地の活性化のための処方箋は、地権者の数と構成、遊休地の規模、地権者を取り巻く経済状況、造成目的と遊休化の経緯、そして臨港地域や用途地域の指定状況によって変わってくるものと考えられる。また、遊休地が工場跡地などの既成用地なのか、最近になって造成完了されたが未利用のままの土地なのかによっても処方箋は異なる。

本節では、既成臨海工業用地、新規臨海工業用地の順に、他地域の事例も紹介しつつ、活性化の方向性を探ることとする。

\*31 緑地を除いた面積は66ha。貝塚市内の製造業等の移転用地として大阪府が整備し、全区画の分譲が完了しており、約100社が操業中である。ただし、同産業団地への移転跡地の遊休化問題が発生している。大阪府港湾局 [http://www.pref.osaka.jp/kowan/port\\_sales/site/sin-kaizuka/index.htm](http://www.pref.osaka.jp/kowan/port_sales/site/sin-kaizuka/index.htm) および1993年3月4日付日刊工業新聞記事。

\*32 工業用地部分の面積は61.8ha。岸和田市の単独事業である。1966年に造成が完了し、鉄鋼企業や石油配分基地が立地している。2010年を目標年次とした第3次岸和田長期総合計画では、阪南1・2区の整備・充実と木材コンビナートの活性化は取り上げられているが、鉄工団地の活性化に関する直接的な記述は見られない。このことから、遊休地問題は軽微であると推察される。岸和田市「第3次岸和田市総合計画」（2001年3月）および1987年7月1日付日本経済新聞記事。

\*33 工業用地部分の面積は3.4ha。工業用地は全区画が稼働中であり、遊休化問題は発生していない。岸和田市役所 <http://www.city.kishiwada.osaka.jp/hp/m/m458/m458hannan.htm>、1992年2月13日付日本経済新聞記事、および1997年5月21日付日刊工業新聞記事。

\*34 面積は23.7ha。貝塚市の平成12、13、14の各年度の市政方針には、活性化の必要性を示唆する文言は見られない。大阪府土木部 <http://www.pref.osaka.jp/doboku/index.htm> および貝塚市市政運営方針案内 <http://www.mydome.or.jp/kaizuka/sisei/siseiindex.htm>

\*35 面積は14.6ha。貝塚市の平成12、13、14の各年度の市政方針には、活性化の必要性を示唆する文言は見られない。参考資料は貝塚旧港地区と同一である。

#### 4. 1 既成臨海工業用地の活性化策

##### 4. 1. 1 議論の対象

本節では議論の対象を和歌山地域、泉南地域の双方に存在する木材団地の活性化に絞る。既成臨海工業用地の活性化の方向性は、1) これまでの用途を維持し、競争力を強化する形で活性化を図る方向 2) これまでの用途を転換し、新しい役割を与えて活性化を図る方向 の2つに大きく分けて考えることができる。つまり、木材関連産業そのものの活性化を図る方向と、木材関連産業以外の産業なり、住機能、商機能等の立地を図るなりして活性化を図る方向が考えられる。

木材業者の考えはどうであろうか。農林水産業が2002年1月に公表した、全国の製材工場3,000工場を対象としたアンケート調査の結果<sup>\*36</sup>によると、近畿地方の回答者245社の経営状況は「厳しい」と「非常に厳しい」を合わせて83.3%である。このような状況の中、木材産業の構造改革の方向として、47.3%が「個々の企業が創意工夫し、個別に経営革新していくべき」、36.7%が「関係業者の連携・協力により、共同で生産・流通の効率化などを進めるべき」として、木材関連業の枠内での活性化方向を示唆しているものの、22.9%は「過剰設備の廃棄と工場の統廃合による規模拡大をあわせて行い、製材工場を再編整備すべき」として、間接的ではあるが設備や用地の遊休地問題に触れている。これと関連して、構造改革を進める上で必要な施策として、「素材生産業者やプレカット工場、工務店等との連携・協力を進める上で必要な相互の情報提供・情報交換に対する支援」が45.8%と最も高いが、「転廃業や過剰設備の廃棄に係る助成、融資等の支援」が30.4%で9項目中の2位、「過剰設備の廃棄や工場の統廃合の実現に向けて関係者間の調整を行う機関の設置」が23.8%で4位となっている。

以上のように、木材関連業者のうち、製材業者の間では、競争力強化型の活性化方向、用途転換型の活性化方向のいずれも重要されているようである。以下では、競争力強化型の活性化方向については触れずに、用途転換型の活性化方向に議論を絞ることとする。

##### 4. 1. 2 用途規制と既成臨海工業用地の活性化

臨海部の工業用地には、用途を工業関係に限定するための都市行政上の規制や、港湾の管理運営のための臨港地域指定の網がかけられてきた。例えば新日鉄堺製鉄所の高炉跡地(300ha)には、おおよそ20の規制がかけられており、すべてをクリアしようとするれば手続に20年近くはかかると言われる<sup>\*37</sup>。時代が変化する中で、定められた用途と、現実のニーズとの間のギャップが拡大しており、このことが臨海部の工業用地遊休化の一因となっている。

<sup>\*36</sup> 農林水産省「木材産業の構造改革に関する意向調査結果」、2002年1月。この調査は2001年12月に実施され、回答工場数は1,957である。<http://www.maff.go.jp/toukei/sokuhou/data/13-279-6.pdf>

<sup>\*37</sup> 1992年12月14日付朝日新聞の、同製鉄所への取材を元にした記事。

海外においては、役割を終えた臨海工業用地や港湾用地の用途を大々的に転換し、成功した事例が数多く見られる<sup>\*38</sup>。英国のロンドンでは、寂れた倉庫街であったドッグランズの再開発にあたって、ワールドフィナンシャルセンターの開設とともに、都心型住宅10万戸を10年足らずで整備し、人材の集積を目指した。狙いは、人材と頭脳を一気に集積させることによる都市・経済の活性化であった。豪州では、鉄鉱石・ボーキサイトに代わる新しい輸出産業としてIT・バイオ・大学を位置づけているメルボルンが、素材輸出港の移転と、旧港の親水性ある都市空間への転換を実施中である。旧港には住宅、オフィス、観光施設、フットボールスタジアムを20年計画で整備し、20年で居住人口15,000人、就業機会20,000人を生み、年間2,000万人の観光客を獲得する計画である。アイルランドでは、首都ダブリンにおいて、かつてジャガイモの輸出港・倉庫が立地していた地区を、世界の金融機関の集積地に変貌させるプロジェクトが進んでいる。金融機関の集積を図るために、法人税率を10%に引き下げるなど、税制上の優遇をはじめとする支援策が打ち出されている。フランスのパリでは、大規模な工場跡地の再開発にあたって、必ず跡地の半分を公園化し、残りの半分に付加価値をつけている。

我が国でも、臨海遊休工業用地の活性化方向として、用途転換への注目が高まっている。しかし、用途転換の難易度や妥当性は臨港地区や用途地域の指定状況、地権者の数と構成、遊休地の規模、そして地権者を取り巻く経済状況によって大きく異なることに注意せねばならない<sup>\*39</sup>。

和歌山・泉南地域の既存臨海工業用地では、和歌山市西浜地区の木材団地と岸和田市・忠岡町の阪南港木材地区が、都市計画法上の工業専用地域か工業地域に指定され、港湾法上の臨港地区の分区がかけられ、多数の地権者があり、地権者の業種は比較的均一で、転業や兼業の必要性に迫られた地権者が多いという状況にある。次小節以降では、用途転換による活性化の先行事例として東京都江東区新木場木材工業団地をとりあげ、続いて和歌山市、阪南港の木材団地の活性化の方向性について考察したい。

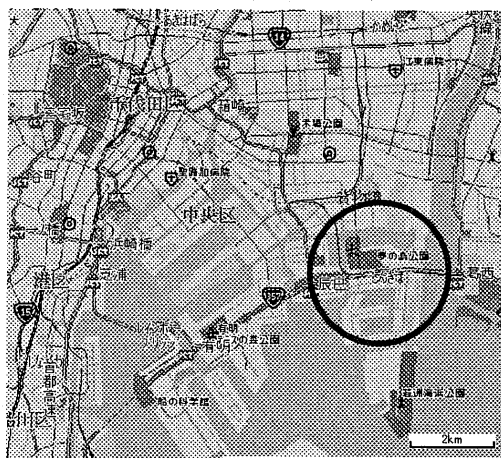
#### 4. 1. 3 東京都江東区新木場木材団地の活性化事例<sup>\*40</sup>

東京都江東区の新木場木材工業団地は、面積138.8haの木材団地である。東京には、江戸時代からの木材基地として木場地区があったが、市街地に囲まれるなど立地環境の悪化が進んだ。都は同地区を防災公園として整備する計画を出し、都の指導のもと、1973年から1982年にかけて木材関連業社672社が新木場地区へと集団移転した。都が同地区を臨港

<sup>\*38</sup> 本小節で取り上げた海外の事例と、その説明の多くは、「座談会 都市再生における港湾及び臨海部の役割」、「港湾」vol.78 No.10、2001. 10、pp. 14-21に依っている。

<sup>\*39</sup> 山本忠「大阪湾沿岸地域における工場跡地等の実態と有効活用に向けた取り組み」、『産業立地』v./39 No. 11、2000年10月、pp. 39-43。

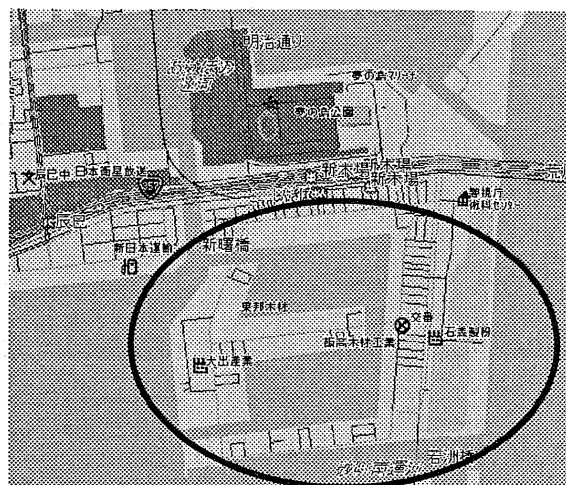
<sup>\*40</sup> 新木場地区の事例については、東京木場製材協同組合事務局長へのヒアリング調査（2002年5月24日、同組合で実施）と、東京都江東区都市整備部開発調整課へのヒアリング調査（同日、同課で実施）の結果を元にまとめている。



Copyright(C) 2000 ZENRIN CO.,LTD

図4-1 新木場地区周辺図

出典：筆者作成。



Copyright(C) 2000 ZENRIN CO.,LTD

図4-2 新木場地区拡大図

出典：筆者作成。

地区に指定し、条例で用途を木材関連業に制限したため、同地区は木材加工・流通団地として発展した。

しかし、南洋材丸太の産地輸出規制の影響や、住宅用木材の需要低迷や流通構造の変化の影響を受けて、原木、製材、問屋の3業種全てが衰退した。例えば同地区のラワン、米材原木製材業者は、1980年に48社であったが、1993年には7社にまで減少した。問屋の影響も、流通ルートが産地→問屋（新木場）→小売り→工務店という在来ルートから、産地→現地のプレカット工場→住宅メーカーとの流れに変化する中で薄れていった。

また、同地区周辺の環境変化も大きく影響した。東京都の「ウォーターフロント構想」を受けて、同地区には複数方向から鉄道が延び、交通アクセス条件が格段に向上した。1988年には営団地下鉄有楽町線により銀座・池袋方面と結ばれたほか、1990年にはJR京葉線により東京駅に直結し、1996年には東京臨海高速鉄道も開通した。東京臨海高速鉄道は2002年12月より、JR埼京線経由で新宿方面へ直通運転を始めた。

こういった背景により、同地区では木材関連業から物流関連業への業種転換が進みつつある。至近距離に首都高速湾岸線のI.C.があるなど、交通条件に非常に恵まれており、成田空港経由の航空貨物等を扱う物流倉庫や、トラックターミナルの集積が進んでいる。

このような中で、同地区では臨港地区指定の撤廃と、用途指定の変更を求める運動が本格化した。組織的な運動は1992年に始まったが、当初は運動参加者を500坪以上の大地主に限定していた。しかし、成果が上がらない中で、新木場の地権者全体を巻き込んだ運動へと発展させる機運が広がり、1997年に約300社を会員として「新木場街づくり協議会」を発足させた。

同協議会では、目標を臨港地区の撤廃、工業専用地域の準工業地域化、容積率の200%から300%への緩和の3点を目標とし、新木場の地権者の大半（532社）から同意書を取っ

た上で、東京都に請願書を提出した。

請願書提出の前に同意書を取ったのは、600社近くもある地権者が意思統一済みであることを行政に示し、対応をスムーズにするためであった。同意書は、たまたま木材業界全体が疲弊していたから取れたのであり、仮に製材業は不振だが、問屋業は好調であるなど、木材関連産業の中で業績に大きな差があったならば、地区全体の意思統一は難しかったであろうと考えられている。

結果として規制緩和の請願が通り、1999年11月に、用途地域が「工業専用地域」から「準工業地域」に、臨港地区の分区が「商港区」から「分区指定なし」に変更された。容積率の緩和は却下されたが、その都度検討することとなった。

この規制緩和を踏まえ江東区は、「都心に近く、臨海部に位置する特性を活かし、木材関連をはじめとする生産・流通機能と商業・業務機能などが共存できる複合地区の形成を図る」との目標を掲げ、地区計画を策定した<sup>\*41</sup>。

用途地域と臨港地区の分区変更により、これまで限定的にしか認められていなかった事務所、物販・飲料店舗、ホテルなど宿泊施設の建設が全面的に可能となり、学校や病院、娯楽施設の建設も可能となった。

ただし、準工業地域で建設可能な戸建て住宅や共同住宅などは、地区計画の適用によって規制されている。この理由として江東区は、上下水道、学校施設、病院、区役所出張所といった生活関連インフラが十分整っておらず、防潮堤の高さも2 m不足しており、財政難の中での新規整備は困難であることを挙げている。また、東京都では過熱気味の都心居住の抑制に乗り出しており、新木場地区への住宅立地実現は更に遠のいたものと考えられる。さらに、東京都が地区内にいくつもの遊休地を保有しながらも「住工混在地区の解消のためにリザーブしておくべき空地」との原則を崩せずにいることも理由のひとつである。これに対して、地権者側は、地区計画策定時から大反発した。現在でも、地権者の望みは、新木場地区への住宅立地解禁である。

住宅立地が認められなかったことや、地権者である木材関連業者に新規投資の余力が乏しいこともあって、今のところ、活性化の進捗はほとんど認められない。ケーブルテレビのスタジオ、劇場、映画の倉庫といった木材とは関連のない業種も出てきたが、ほとんどは倉庫としての利用である。また、本来ならば、新木場地区全体を視野に入れた街づくりが推進されるべきであろうが、現状では、規制緩和により、個別の小規模再開発や遊休地活用が秩序なく実施され、将来的に無秩序な街が形成される危惧もある。

なお、今後の開発整備について、一部の地権者は次のように構想している。

構想1：遊休化しており、水深も2 mと浅い貯木場を埋め立て、その売却益で新木場地区に生活関連インフラを整備するとともに、埋立地にシンボリックな建物を建設して周囲の変化を促すという構想である。この構想は、一部地権者から区に提案済みである。既存

<sup>\*41</sup> 東京都都市計画局資料 <http://www.metro.tokyo.jp/INET/KONDAN/1999/09/40992400.HTM>

の土地の有効活用は、600社に上る地権者をまとめる必要があり、総論賛成・各論反対の雰囲気の中では困難を極める。貯木場の埋め立て案の場合、そういった手続きが不要である。首都圏第三空港が東京湾奥に開港することになれば、都や区にも埋立の大義名分がで、この案の実現可能性が増すと言われている。

構想2：別の案として、水辺に木の歩道を設置し、観光スポット化するというものがある。しかし貯木場の周囲の土地はすべて個人所有であることと、護岸が疲弊しているという問題がある。

#### 4. 1. 4 和歌山・泉南地域の木材団地の活性化方向

本小節では、新木場木材工業団地の事例をふまえながら、和歌山・泉南地域の木材団地の活性化方向を検討する。

まず、用途規制の状況や地権者構成について整理しておきたい。

新木場木材工業団地と同様に、阪南港の木材団地、和歌山市の木材団地とも、臨港地区指定と都市計画上の用途規制の双方がかけられている。具体的には、前者は、1) 臨港地区(工業港区)かつ工業専用地域の区域 2) 臨港地区(商港区)かつ工業専用地域の区域 3) 臨港地区(商港区)かつ準工業地域の区域 4) 臨港地区ではない準工業地域の区域の4タイプが混在している。1)は貯木場周辺の原木・製材中心の地区であり、3)は1)の南東に隣接する木材卸・小売り機能中心の地区、4)は3)の南西に隣接する埠頭用地と港湾関連用地である。それぞれの正確な面積に関するデータは入手できなかったが、おおむね、1) 3) 4)で団地内を3分割しており、2)は例外的である。後者は、全域が臨港地区(工業港区)であり、かつ工業専用地域(一部は工業地域)である。

和歌山・泉南地域の両木材団地の地権者構成も、木材関連業者にはほぼ限定されるという点では新木場木材工業団地と類似している。

さて、現時点での和歌山市、阪南港の木材団地の活性化策はどうであろうか。

阪南港の木材団地では、活性化に向けて、企業代表や府・市・忠岡町から成る「木材コンビナート活性化事業推進協議会」が開かれている。岸和田市企画調整部によると<sup>\*42</sup>、協議会の主な論点は、用途規制の緩和ではなく、余剰水面の活用にあった。同部によると、この理由は、次の3点である。1) 臨港地区の分区規制の緩和や、用途地域の変更による複合的まちづくりを進めるという方向性は、町域が狭隘な忠岡町は支持しているものの、市域が比較的広い岸和田市は必ずしも支持していない 2) 府が拠点的地方卸売市場の整備を計画し、誘致合戦の結果、岸和田木材港の貯木場4.2haを埋め立てて整備する方向が固まっていた 3) 用途規制の緩和という正式の手続きを経ずして、大阪府の港湾局や環境農林水産部による柔軟な運用のもとに、一部の異業種の参入が認められているため、転売や賃貸による運輸業者等の立地が進み、遊休地は減少傾向にある。

<sup>\*42</sup> 岸和田市企画調整部企画課への問い合わせ結果(2002年10月22日実施)。



和歌山市西浜の木材団地では、1997年に臨港地区（工業港区）への指定がなされている。これにより西浜地区の木材団地は、工業専用地域および工業地域（両者が混在している）に加え、臨港地区（工業港区）にも指定されることとなったのである。臨港地区に指定されれば、公共の港湾施設は国庫補助事業の対象となり、民有の港湾施設用地は地価税と特別土地保有税が免除され、県港湾課による港湾の一体的管理も可能となる<sup>\*43</sup>。また、港湾関連に用途を絞ることによって、住工混在地区の解消や、関連業者の集積による生産コスト低下といったメリットも期待できる<sup>\*44</sup>。一方で臨港地区の分区指定がなされれば、上述のように用途が限定されてしまい、用途変更にはかなり煩雑な手続きが伴うというデメリットもある。新木場地区では、規制のデメリットが前面に出され、地権者約600社による規制緩和要求運動へと発展したのであるが、和歌山木材協同組合の会員からはそのような声は2002年10月現在全く上がっていない<sup>\*45</sup>。地権者である木材関連業者は、製材業からプレカット業への転換や、港湾関連運送業への土地賃貸等、規制の範囲内での多業種展開や遊休地活用を実施している。

以上のように、和歌山市、阪南港の両木材団地においては、都市計画上の用途地域指定や港湾法上の臨港地区分区指定といった規制を緩和することなく、監督省庁の運用や、規制の枠内での多業種展開等によって活性化が図られようとしており、地味ではあるが、遊休地の減少など一定の成果は挙げているようである。ただし、現状の活性化策で十分なのか、より抜本的な対策が必要なのかについては、個々の地権者に対する詳細なアンケート調査を実施する等した上で言及する必要がある、今後の課題としたい。

新木場木材団地の事例から、用途規制緩和を含む抜本的な対策のためには、地権者の意見集約と行政上の手続き面で相当の労力と時間が必要になってくる。また、そのような努力の上で規制緩和を実現しても、地権者の新規投資余力の不足や、生活関連インフラの整備財源問題が、規制緩和後の街づくりを大きく左右する。地権者の描く理想像と規制緩和後の実像とのギャップが大きければ、具体的な活性化が進展せず、場合によっては無秩序開発という新たな問題が生じる可能性もある。仮に、将来的に、大胆な用途規制緩和による活性化に進もうとするのであれば、地権者間でこのような様々なリスクに関する情報を共有し、議論を尽くして、規制緩和後の街づくりに関する合意形成を図ることが必要であろう。また、可能な限り、和歌山・泉南地域全域あるいは大阪湾ベイエリア全域における両地区の位置づけについても議論を重ねることが求められる。

#### 4. 2 新規に埋め立てられた臨海工業用地の活性化策

本節では、新規に埋め立てられ遊休化した臨海工業用地の活性化方向を探る。

<sup>\*43</sup> 1997年10月27日付毎日新聞記事。

<sup>\*44</sup> 和歌山県土木部港湾空港振興局管理整備課への電話による聞き取り調査結果（2002年10月24日実施）。

<sup>\*45</sup> 和歌山県土木部港湾空港振興局管理整備課への電話による聞き取り調査結果（2002年10月24日実施）および、和歌山木材協同組合への電話による聞き取り調査結果（2002年10月25日実施）。

新規に埋め立てられ、そのまま遊休化した土地の場合には、埋め立ての大義名分となった用途を簡単には変更できないという問題と、バブル経済崩壊後にあっても造成コスト回収という基本原則の撤回（つまり、分譲価格の思い切った引き下げ）が難しいという問題がある。

#### 4. 2. 1 用途変更の制約

公有水面埋立法では、開発者（例えば雑賀崎都市再開発用地の場合、和歌山県）には埋立免許申請に際して用途を申請する義務が、また埋立地の所有権を持つ者（例えば、土地を購入した企業）には埋立竣工後10年間は免許申請時の用途を守る義務が課されている<sup>\*46</sup>。この他に、個々の埋立地に固有の条件もある。例えばりんくうタウンでは、大阪府と土地購入者が、売買契約の締結を、10年間は転売しないとの条件付きで行っている。土地所有権の移転は、大阪府側からの申し出による買い戻しによってのみ可能となっているが、財政難の中、府による買い戻しは非常に困難である<sup>\*47</sup>。雑賀崎都市再開発用地の事例でも、誘致対象企業の拡大を打診した県に対し、周辺住民より、環境への悪影響や、当初の造成目的である市内住工混在地区の解消に反すること等を理由とする反対意見が出されている<sup>\*48</sup>。

#### 4. 2. 2 バブル経済崩壊後の分譲価格の問題

大阪湾ベイエリアの大規模遊休地では、元の自然に返すといった大胆な試みも見られる。この例は、兵庫県の尼崎臨海地域（約1,020ha）の遊休地（約100ha）である。兵庫県は、同遊休地をはじめ、産業構造の変化の中で役割を終えた工業用地を森林化する構想を打ち出した。この構想は、これらの土地は高度成長時代を牽引したが、自然海岸や干潟の喪失、深刻な大気汚染といった大きな代償を払って整備された土地であるから、工業地としての役割を終えたのであれば元の自然に戻すべきである、との考え方に基づいている。具体的な構想は、環境問題の専門家や市民団体代表もまじえた懇話会での議論や市民アンケートをふまえてまとめられ、「尼崎21世紀の森構想」として公表されている。

しかしこういった大胆な構想は、あくまで、対象が造成費を十分に回収し、役割を終えた土地であるから可能なものであって、造成コストの回収が第一条件とされる新規の埋め立て地には適用しにくい。

<sup>\*46</sup> 公有水面埋立法 第2条および第29条。なお、用途の変更は不可能ではないが、「国土交通省令ノ定ムル所ニ依リ都道府県知事ノ許可ヲ受クベシ 但シ公用又ハ公共ノ用ニ供セムトスルトキハ此ノ限ニ在ラズ」とされている。

<sup>\*47</sup> 大阪府企業局臨海室へのヒアリング調査より。2002年1月24日実施。

<sup>\*48</sup> 足立基浩・河音琢郎「雑賀崎都市再開発用地」の土地利用の実態に関する調査・研究－立地企業の意識動向アンケート調査の分析を中心に、和歌山大学「雑賀・雑賀崎地区の人文・自然環境と経済状況に関する研究」、2002年3月、p. 6。

例えば、りんくうタウンの分譲価格は、周辺地価が大幅な下落傾向にあるにも関わらず、業務ゾーンの坪単価がJR大阪駅前のそれに匹敵するなど、実勢に見合わない価格に長く止まってきた。これは、バブル経済の崩壊後も、事業の採算性を最重要条件として分譲価格を高く維持してきたためであり、このことが遊休地の大量発生の一因となっていた。前述の通り大阪府が分譲価格の大幅値下げや、企業誘致ローラー作戦、ゾーニングの見直し等から成る活性化案を策定したのは、2001年である。分譲価格については、周辺地価を勘案の上、損切り覚悟で大幅に値下げされた（工場団地ゾーンの場合、6割値下げされた）が、その決断はバブル経済の崩壊から10年を経てようやくなされたのである。

#### 4. 2. 3 新規埋立地遊休化問題のひとつの解法

新規埋立地においても、埋立原価に比較して産業集積の地域波及効果が十分大きいと予想される場合には、埋立原価を度外視した処分の可能性が増す。例えば神戸市は2002年9月に、ポートアイランド第2期地区の一部（約6ha）で医療関係の進出企業に限り賃料を10年間免除することを決めた<sup>\*49</sup>。同地区周辺には医療関係施設が集積しつつあり、同市は医療特区への指定を目指している。こういったことから、埋立原価の回収という原則をひとまず脇に置き、賃料免除という決定に至ったものと考えられる。神戸市のこの決定を受けて大阪府企業局も2002年10月に、りんくうタウンへの産業集積を促進するため、用地の一部を無償貸与する方針を決定し、業種や対象面積等は今後検討するとしている<sup>\*50</sup>。大阪府企業局のこの対応は、神戸市の措置への緊急対抗策という意味合いもあるものと推察され、現段階では対象業種等が未確定となっているが、埋立完了から10年以上経過した同タウンでは用途変更の自由度が増していることもあり、産業集積の地域波及効果が十分大きな業種の大胆な選定が期待される。一案として、次々章で述べるように、空港対岸でまとまった遊休地があるという特性や、大阪南港の航空貨物ターミナル等に比べて地価が安いという特性をふまえ、大規模・高機能型の空港外物流施設を戦略的に集積させる空間としての活用が望まれる。

#### 4. 2. 4 和歌山・泉南地域の新規臨海遊休工業用地の活性化方向

前章で見たように、和歌山地域、泉南地域の双方において、新規に埋め立てられた臨海遊休工業用地が複数存在する。その全てを取り上げることは困難であるので、以下では和

<sup>\*49</sup> 対象地は、ポートアイランド第2期島の南側の未利用地約6haであり、無償貸し出しの条件として、  
i) 二十年以上の契約で、最低5,000㎡以上の土地を借りる ii) 50人以上の雇用を創出する 等である。  
以上、2002年9月25日付日本経済新聞記事および2002年9月30日付日刊工業新聞記事を参照した。

<sup>\*50</sup> 2002年10月17日付日本経済新聞記事。大阪府は、特別会計「まちづくり促進事業会計（仮称）」を新設し、起債でりんくうタウンや阪南スカイタウンの未分譲産業用地（約110ha）を買い上げた上で、20年間の定期借地方式を導入する方針である。概要は、次章で説明する。

歌山市の雑賀崎都市再開発用地と西浜工業団地に焦点を絞り、前小節までの議論を可能な限り踏まえながら、活性化の方向性について述べる。

雑賀崎都市再開発用地については、完全な更地ではなく、既に金属関連工場等が用地内に分散して立地済みであることや、市街地から遠く離れていることから、住機能の配置は住工混在や生活インフラ未整備の問題から困難であろう。誘致工場の業種の拡大やリサイクル産業の誘致には、住民側からの強い反発がある。そこで、このような困難な状況を逆手にとって、湾岸整備への市民参加のあり方を探る社会実験の場として活用してはどうか。

2. 2節で紹介したように、市民参加、社会実験、そして主体間の連携体制は、これから大阪湾ベイエリアの開発方向に関する重要なキーワードである。同用地の活用方向をめぐっては、これまでも地元住民、行政、経済界による膨大な議論の蓄積がある。こういった蓄積を活かすことができれば、雑賀崎都市再開発用地とその周辺地域は、大阪湾ベイエリアにおける市民参加、社会実験、主体間連携の先進地域となり得るのではないか。同用地の背後には、荒廃した観光施設群を抱える雑賀崎公園があるが、その活性化と絡め、雑賀崎地区全体を市民参加型臨海部整備の実験場とする方向も考えられる。

ただし雑賀崎地区の住民組織は、高齢化、活動資金の少なさ、本港沖埋立凍結を勝ち取った後の参加意識の変化、住民組織相互間の連携の不足といった問題を抱えている<sup>\*51</sup>。様々な方法により参加市民の層をより厚く、参加市民間の連携をより緊密にすることが求められる。

西浜工業団地については、県は2002年9月に、リサイクル産業や循環型社会の形成に資するための企業用地としての活用方針を表明しているが、その方針の実現に向けた具体的な行動計画はまだ明らかではない。環境への悪影響を極限まで抑えた工業団地の整備構想例としては、川崎市の「ゼロ・エミッション工業団地」がある。これは、日本鋼管(株)京浜製鉄所の跡地(約7.7ha。うち企業用地約5.4ha、緑地約1.4ha、道路約1ha)に、汚染物質排出を最小限にとどめた中小企業を集積させ、団地内企業相互間で排出物質の有効活用を図り、団地全体としてみた場合には汚染物質の排出をゼロとすることを目指す工業団地であり、周辺地域のエコ化の先導役としての役割が期待されている<sup>\*52</sup>。一案として、川崎市のような先進事例を参考にしつつ、西浜工業団地に隣接する木材団地が持つエコロジカルなイメージや、和歌山大学を始めとする市内の産官学の集積を活かし、木の国を代表する環境産業集積地に育てる方向が考えられよう。

\*51 大澤健・足立基浩・吉村典久「和歌山市和歌浦地域の活性化のための調査研究」(和歌山大学経済研究所地域研究シリーズ22)、2001年12月、pp. 30-39。

\*52 座間和幸(川崎市経済局産業振興部長)「ゼロ・エミッション工業団地」、『産業立地』V./39、No.11、2000年11月、pp. 21-23。

## 5 和歌山・泉南地域の臨空型工業用地の現状

### 5. 1 和歌山・泉南地域における臨空型産業集積計画

和歌山・泉南地域では、1994年の関西国際空港開港の前後に、臨空型産業の集積を目指す国レベル、府県レベル、市町レベルの計画が数多く策定された。

和歌山地域においては、和歌山県が関西国際空港開港による波及効果を地域活性化に結びつける目的で「七プロジェクト・三軸計画」が推進されてきた<sup>\*53</sup>。七プロジェクトとは、紀の川沿いに工業団地を造成し企業誘致を図る「紀の川テクノバレー計画」のほか、関空土取り跡地を利用したリゾート開発である「コスモパーク加太計画」、近畿大学生物理工学部を核とした「ナンロクサイエンスパーク」等であり、三軸計画とは道路や鉄道などを中心に国土軸、空港軸、地域軸の整備を図ろうとするものである。

泉南地域の整備方向は、国土庁近畿開発促進協議会の「新しい近畿の創成計画（すばるプラン）」（1987年3月発表）では「臨空新都市核」「複合機能都市」、国土庁の「第四次全国総合開発計画」（1987年6月発表）では「複合的な高次都市機能の集積拠点」、1988年2月発表の国土庁「近畿圏基本整備計画」では「臨空都市圏の中核圏域」という表現でもって示されている。これらを受けて策定された大阪府の新総合計画（1991年9月発表）では、泉南地域の整備方向として「臨空都市圏の中核圏域」とし、より具体的な方向として湾岸部に「国際交流、物流、通商機能等の強化、新規産業の立地誘導」、内陸部から丘陵部に「職・住調和のとれた内陸環状都市の形成」、和泉葛城山系に「レクリエーションや生涯学習に配慮した整備」と記述されている<sup>\*54</sup>。泉南地域広域行政推進協議会が1997年にまとめた報告書<sup>\*55</sup>においても、関西国際空港のポテンシャル（開港とともに整備された都市基盤や、関空に発着する人・物・情報、アクセス交通網）を最大限に活用し、それらを既存の地域資源と有機的に結びつけることによって、地域振興を図る方向が示されている。

### 5. 2 和歌山・泉南地域の臨空型工業用地の現状

両地域内の主要な臨空型工業用地としては、りんくうタウン、阪南スカイタウン、北勢田ハイテクパーク、海南インテリジェントパークがある<sup>\*56</sup>。表5-1および表5-2には遊休化の程度、産業集積や遊休化の経緯と、利活用策の検討状況を示し、図5-1にはお

<sup>\*53</sup> 和歌山県「関西国際空港地域整備計画 7プロジェクト・3軸計画の推進」、1986年。

<sup>\*54</sup> 国土庁や大阪府、市町の計画構想については、泉南地域広域行政推進協議会「泉南地域における関西国際空港の活用方策検討調査」（1998年3月）に整理されている。

<sup>\*55</sup> 泉南地域広域行政推進協議会「泉南地域における関西国際空港の活用方策検討基礎調査」、1997年3月。

<sup>\*56</sup> これらの他に、泉南地域には、先端産業誘致を目指した泉佐野コスモポリス計画（95ha）、岸和田コスモポリス計画（105ha）がある。しかし、前者は企業誘致のめどが立たずに用地買収費など700億円の負担を抱えたまま暗礁に乗り上げ、後者は大阪府が計画見直しを表明している。和歌山地域には、関西国際空港の土取跡地260haへのリゾートホテル、高級住宅地、研究施設立地を目指すコスモパーク加太計画があるが、和歌山県土地開発公社が500億円の負債を抱えており、計画が頓挫している。以上、1997年1月1日付朝日新聞朝刊記事を参考にした。

およその位置を示す。

#### i) りんくうタウン

りんくうタウンは、関西国際空港の対岸、大阪府泉佐野市、泉南市、泉南郡田尻町にまたがる総面積約320haの埋め立て地である。緑地や漁港を含めて11ゾーンから成り、うち工業系ゾーンは流通・製造・加工ゾーン（15.4ha）、空港関連産業ゾーン（12.7ha）、工場団地ゾーン（58.2ha）の3ゾーンである。流通・製造・加工ゾーンは、空港島の航空貨物取扱施設を補完する施設の集積や、製造・加工機能を有する流通倉庫の集積を目的としたゾーンである。空港支援産業ゾーンには直接的な空港支援産業と臨空型ハイテク産業の集積が期待され、工場用地ゾーンには当初、泉佐野市、田尻町、泉南市域等の住工混在地区の工場や、空港連絡道建設ルート上の工場の移転先としての機能が与えられていた。

りんくうタウンでは、全域に大規模な遊休地が広がっている。大阪府（2001）<sup>\*57</sup>は、遊休化の原因として「空港インパクトへの過度の期待とバブル経済の影響」「産業政策的視点の欠如」「理念的なまちづくり計画の先行」を挙げている。活性化策として、各種の優遇措置の充実、ゾーニングの見直し、立地対象企業の大阪府下から全国への拡大、工場団地ゾーンの分譲価格の6割値下げ、大々的な誘致・広報活動である「ファイアバード作戦」等が打ち出されている。ファイアバード作戦の一環として、企業局は1万社ローラー作戦を展開中であり、2001年末現在997社にアプローチし内401社を訪問して、22社から中長期的にはりんくうタウンを移転候補先の一つと考えているとの回答を得ていたが、2002年10月までに成立した分譲契約は4件にとどまっている。

こうした中、府は2002年9月から10月にかけて、産業集積を分譲によらず、基本的に定期借地による方針を決定した。これは、特別会計「まちづくり促進事業会計（仮称）」を新設し、起債でりんくうタウンや阪南スカイタウンの未分譲産業用地（約110ha）を買い上げた上で、20年間の定期借地方式を導入する方針であり、概要は次の通りである。1）分譲を基本とした産業集積から、定期借地を基本とする方式に切り替える 2）2003年度から10年間で約1,500億円を起債により調達する 3）起債で調達した資金で未分譲産業用地を買い取り、企業に最長20年の定期借地権方式で貸し付ける 4）買い上げ代金の一部を、過去の起債分の償還に充てる 5）定借期間中の賃料収入を最大600億円と想定し、これで起債の利息支払い（300億円）、固定資産税対策としての市町への交付金（250億円）、事務経費（50億円）を賄う 6）定借終了後には、約1,500億円で土地を売却する。

こういった対策と、府の産業集積促進地域への指定や、市町による優遇策の効果もあって、2002年9月以降、借地による大規模ショッピングセンター計画や、プロ野球2軍の移転計画、府立大学の一部移転計画が相次いで持ち上がっている。

<sup>\*57</sup> 大阪府「りんくうタウンの活用方針と事業計画の見直し（案）」（2001年8月）。同案は、専門家で構成される「りんくうタウン活用方策検討委員会」での議論をふまえてまとめられた案である。

## ii) 阪南スカイタウン

阪南スカイタウンは、関西国際空港の第1期工事の土取跡地170.7haを開発した団地であり、工業系の区画と居住区画、公園等を併せ持つ複合的な団地である。事業主体は大阪府企業局である。工業系の区画は業務ゾーンと称され、工場などの生産施設、研究開発施設等の集積が期待されているが、まだ成約には至っていない。第二阪和国道が2002年度末に延伸される予定であり、そのインパクトによる流通業や沿道サービス業の集積が期待されている。なお、同タウンについても、特別会計「まちづくり促進事業会計（仮称）」方式による活性化が図られることになっている。

## iii) 北勢田ハイテクパーク

北勢田ハイテクパークは、関西国際空港から約20kmの位置に、開港の1年前に造成された臨空型の工業団地であり、和歌山県土地開発公社が事業主体となっている。同空港への距離においては泉南地域の工業団地に劣るが、分譲価格が関西国際空港周辺の約半値（分譲開始当時、坪当たり23万円）であり、この面では優位に立っている。同団地が位置する和泉山脈南斜面の山麓部一帯は、県によってナンロクサイエンスパークに位置づけられている。ナンロクサイエンスパーク計画は、関西国際空港に近接し、高速道や府県道の整備が進むに、教育・研究機関や、空港機能・研究機関と関連した先端技術産業の誘致を進めるとともに、住宅団地やレクリエーション施設も整備して、「関西国際空港との近接性を生かした、産・学・住・遊機能が調和した臨空都市圏の形成」を目指そうとする計画である<sup>\*58</sup>。北勢田ハイテクパークの誘致対象業種は、当初、ナンロクサイエンスパーク計画に即して、和歌山県工業技術センターをはじめとする知の集積を活かすような業種とされていた。

分譲開始当初こそ近畿圏を中心に50数社（うち1社は欧州の中堅ハイテク企業<sup>\*59</sup>）が進出に名乗りをあげるほどの人気があったが、バブル経済の崩壊もあって、大多数の企業が進出を取りやめた。バブル崩壊後の誘致環境悪化の中で、誘致企業の門戸を拡大しているが、2002年9月現在、面積9.0haのうち、5.4ha（7区画中の4区画）が未分譲である。近年、引き合い件数が明らかに減少しており、入り口段階から少し進んで「話としてある」という段階に至ったもので年2～3件である。引き合いは物流関係からが多く、機能は紀ノ川流域への配送センターと推測される。

活性化施策として、県による雇用奨励金や、企業立地促進奨励金といった優遇措置が用意されているほか、2001年12月には分譲価格が約4割値下げされた。また、県では、未来型、成長型産業（コンピュータ、バイオ、環境等）の立地を目指して企業リストを作成した。以上の他に、1994年には、関西や東京の企業を対象に、一泊二日の日程で北勢田ハイ

<sup>\*58</sup> 参考資料：和歌山県庁ホームページ <http://www.wakayama.go.jp/prefg/020100/sokei/project20.htm>

<sup>\*59</sup> 1992年1月10日付け日経産業新聞記事。

表5-1 泉南地域の主な臨空遊休工業用地(2002年現在)

(名称欄のカッコ内は主な参考資料の番号)

名称	遊休化の程度	産業集積や遊休化の経緯	利活用策の検討状況
りんくうタウン (1)		<p>関西国際空港の対岸、泉佐野市、泉南市、田尻町にまたがる埋立地で、総面積は約320haである。緑地や漁港を含めて11ゾーンから成っている。1988年に埋立工事が開始され、まちびらきは1996年であった。事業主体は大阪府企業局。</p> <p>全域に大規模な遊休地が広がっており、りんくうタウン活用方策検討委員会はその原因として「空港インパクトへの過度の期待とバブル経済の影響」「産業政策的視点の欠如」「理念的なまちづくり計画の先行」を挙げている。</p>	<p>2001年8月に大阪府が「りんくうタウンの活用方針と事業計画の見直し(案)」を公表した。この案は、大阪府が専門家で構成される「りんくうタウン活用方策検討委員会」を組織し、そこでの議論をふまえてまとめたものである。</p> <p>同案には、今後の産業集積と新都市形成のために、各種の優遇措置の充実、ゾーニングの見直し、立地対象企業の大阪府下から全国への拡大、工場団地ゾーンの分譲価格の6割値下げ、大々的な誘致・広報活動である「ファイアバード作戦」といった方策が盛り込まれた。また、一般会計からの約1800億円の投入も盛り込まれた。</p> <p>ファイアバード作戦の一環として、企業局は1万社ローラー作戦を展開中であり、2001年末現在997社にアプローチし内401社を訪問、22社から中長期的にはりんくうタウンを移転候補先の一つと考えているとの回答を得ている。</p>
流通・製造・加工ゾーン	23区画中21区画画が分譲済だが、稼働中は6区画のみ。	空港島の航空貨物取扱機能の支援・補完、製造・加工機能を有する流通倉庫、港湾施設等が一体となった総合複合流通センターとして計画された。	
空港関連産業ゾーン	12.7ha中、8.3haが未分譲である。	直接的な空港支援産業と臨空型ハイテク産業の集積地として計画された。	
工場用地ゾーン	58.2ha中、約32haが未分譲である。	<p>泉佐野市、田尻町、泉南市域の住工混在地区の解消や、空港連絡同建設に伴う要移転工場の立地点として計画された。</p> <p>針を決定したほか、「まちづくり促進事業」を決定したほか、「まちづくり促進事業」2002年9月以降、借地による大規模移転計画、府立大学の一部移転計画が相次いで持ち上がっている。</p>	<p>府による産業集積促進地域への指定や、市町の優遇策も数多く見られる。</p> <p>また、府は2002年10月に、産業集積を分譲によらず、基本的に定期借地権による方策(仮称)方式の導入方針も示した。</p>
阪南スカイタウンの業務ゾーン (2)	11.6ha。全区画が未分譲である。	<p>関西国際空港の第1期工事の土取跡地170.7haを開発した団地であり、工業系の区画と居住区画、公園等を併せ持つ複合的な団地である。事業主体は大阪府企業局である。</p> <p>業務ゾーンは、工場などの生産施設、研究開発施設等の集積を期待して造成されたものであるが、まだ成約には至っていない。</p>	<p>第二阪和国道が2002年度末に延伸される予定であり、これのインパクトで流通業や沿道サービス業の集積が進むことが期待される。</p> <p>府は2002年10月に、りんくうタウンと同じく、産業集積を分譲によらず、基本的に定期借地権による方針を決定し、「まちづくり促進事業会計(仮称)」方式の導入方針も示した。</p>

出典：下記参考資料をもとに筆者作成。

注：

上記の他に、岬町には関空二期工事の土取地128haがあるが、用途は多目的公園の予定である。

主な参考資料：

- (1) 大阪府「りんくうタウンまちづくり要綱」(1989年9月)、大阪府企業局臨海室へのヒアリング調査結果(2002年1月24日実施)、大阪府「りんくうタウンの活用方針と事業計画の見直し(案)」(2001年8月)、大阪府企業局りんくうタウン推進室 <http://www.pref.osaka.jp/rinkai/index.html> および2002年10月17日付日本経済新聞記事。
- (2) 大阪府企業局臨海室へのヒアリング調査結果(2002年1月24日実施)。



表 5 - 2 遊休化が危惧される和歌山地域の主な臨空工業用地（2002年現在）

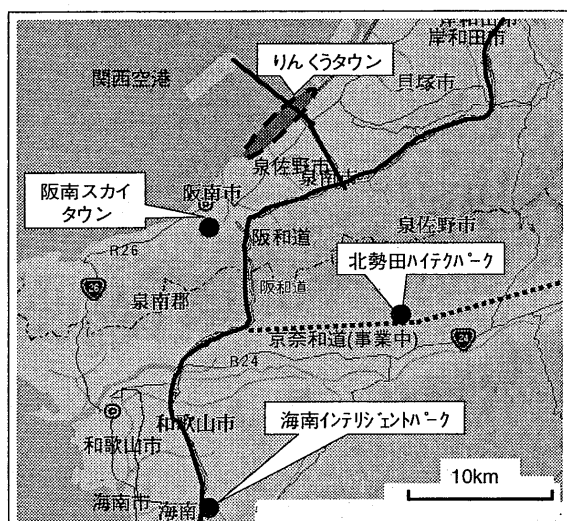
(名称欄のカッコ内は主な参考資料の番号)

名称	遊休化の程度	産業集積や遊休化の経緯	利活用策の検討状況
北勢田ハイテクパーク (1)	9.0haのうち、5.4haが未分譲である。	和歌山県が進める南麓サイエンスパーク計画の一翼を担う工業団地であり、関西国際空港までの距離は約20kmである。誘致業種は当初、和歌山県工業技術センターをはじめとする知の集積への近接性を活かす方向で選定された。 近畿圏を中心に50数社が進出に名乗りをあげた時期もあったが、ほとんどの企業が進出を取りやめた。2002年9月現在、面積9.0haのうち、5.4ha（7区画中の4区画）が未分譲である。近年、引き合い件数が明らかに減少しており、入り口段階から少し進んで「話としてある」という段階に至ったもので年2～3件である。引き合いは物流関係からが多く、機能は紀ノ川流域への配送センターと推測される。	バブル経済崩壊後の誘致環境悪化の中で、誘致対象業種が拡大された。 県による雇用奨励金や、企業立地促進奨励金といった優遇措置が用意されている。 2001年12月には、分譲価格の約4割値下げが実施された。 県では、未来型、成長型産業（コンピュータ、バイオ、環境等）の立地を目指して企業リストを作成した。
海南インテリジェントパーク (2)	16区画のうち、5区画が未分譲	関西国際空港から30km、海南東I.C.から1kmに位置する約20haの工業団地である。頭脳立地法に基づく和歌山地域集積促進計画の中核的受け皿であり、事業主体は地域振興整備公団である。 造成目的は、旧頭脳立地法に定められた特定事業16業種の集積である。 2002年現在、16区画中5区画が未分譲である。分譲成績が比較的好調な理由として、I.C.への近接性、良好な自然環境と支援住宅の存在、研究開発機関や支援機関の存在が挙げられる。	和歌山県、海南市、地域振興整備公団、（株）和歌山リサーチラボの4者で、企業誘致推進のための協議会を形成し、企業訪問やアンケート調査等を実施した。 未分譲地は、規模や形状にも問題がある。また、団地内には便利施設が立地していない。このため地域振興整備公団を中心に、便利施設の誘致や区画の分割による分譲促進と職・住環境の向上も検討している。 公団は、賃貸方式はとらない方針である。

出典：下記参考資料をもとに筆者作成。

主な参考資料：

- (1) 和歌山県商工労働部ＩＴ・新産業推進課へのヒアリング調査結果（2002年２月５日実施）。  
 (2) 和歌山県商工労働部ＩＴ・新産業推進課へのヒアリング調査結果（2002年２月５日実施）、および  
 1994年７月28日付日刊工業新聞記事。



Copyright(C) 2000 ZENRIN CO.,LTD

図5-1 和歌山・泉南地域の主な臨空型工業用地

出典：筆者作成。

テクパークや海南インテリジェントパーク等の企業用地視察と関西国際空港の見学を組み合わせ、関西国際空港やアクセス交通網の整備で利便性が高まった和歌山の将来性をアピールしようとの事業も実施されている<sup>\*60</sup>。

#### iv) 海南インテリジェントパーク

海南インテリジェントパークは、関西国際空港から30km、海南東 I . C . から 1 km に位置する約20haの工業団地であり、1994年に造成が完了した。旧頭脳立地法に基づき、県が策定した和歌山地域集積促進計画<sup>\*61</sup>の中核的な工業団地であり、地域振興整備公団が事業主体となっている。以上の経緯により、誘致対象業種は、旧頭脳立地法に定められた特定事業16業種<sup>\*62</sup>に絞られている。

2002年現在、16区画中 5 区画が未分譲である。分譲成績が比較的好調な理由として、関西国際空港の利便性、高速道路インターチェンジへの近接性、支援機関としての和歌山リサーチラボラトリー存在、整備主体が地域振興整備公団であることに対する評価、自然環境、支援住宅用地（海南市の土地開発公社が造成）の存在、和歌山市内の知の集積の存在等が指摘されている。

さらなる活性化をはかるために、和歌山県、海南市、地域振興整備公団、(株)和歌山リサーチラボの4者で、企業誘致推進のための協議会を形成し、企業訪問やアンケート調査等を実施した。また、未分譲地の規模や形状面に難があることや、団地内に利便施設が立地していない点を考慮して、地域振興整備公団を中心に、利便施設の誘致や区画の分割による分譲促進と職・住環境の向上が検討されている。なお、公団は、賃貸方式をとらない方針である。

<sup>\*60</sup> 1994年5月5日付および1994年9月7日付日刊工業新聞記事。

<sup>\*61</sup> 和歌山県北部の4市12町が対象地域であり、1990年3月に通産大臣が承認した。

<sup>\*62</sup> ソフトウェア業、情報処理サービス業、情報提供サービス業、広告代理業、デザイン業、エンジニアリング業、経営コンサルタント業、機械設計業、総合リース業、産業機械器具賃貸業、事務用機械器具賃貸業、機械修理業、自然科学研究所、ディスプレイ業、産業用設備洗浄業、非破壊検査業である。

## 6. 和歌山・泉南地域の臨空型工業用地の活性化策<sup>\*63</sup>

前章で整理したように、和歌山・泉南地域には遊休地を抱える臨空型工業用地が複数存在する。本来ならば、全ての遊休工業用地についての研究を進めたいところではあるが、以下では焦点をりんくうタウンに絞ることにする。

### 6. 1 問題提起

前述のように大阪府は2002年10月に、大阪府企業局が造成したりんくうタウンや阪南スカイタウンを始めとする産業用地について、分譲による産業集積を図るという基本方針を転換し、定期借地による産業集積を基本とした。そのために、特別会計「まちづくり促進事業会計（仮称）」の新設や、起債による未分譲産業用地の買い上げ等からなる一連の仕組みを提示した。このような動きの中で、りんくうタウンにはプロ野球球団2軍の本拠地移転計画の表面化や、大手総合スーパーの立地決定、府立大学農学部に移転計画の公表といった動きが2002年9月以降、立て続けに見られた。

周知の通り大阪府は財政再建団体入りの危機にあり、りんくうタウンの事業主体である大阪府企業局の解散も近く予定されている。広大な遊休地の活用のためには、誘致対象を全く空港に関係のない産業にまで拡大することも必要なのかも知れない。しかし、新東京国際空港周辺地域の産業集積の活発さや、建設中の中部国際空港や周辺地域で進められようとしている野心的な産業集積計画を考慮すると、りんくうタウンの安易な利用には疑問を提示せざるを得ない。後述のように、新東京国際空港周辺地域では、大規模・高機能型の空港外物流施設の集積が急速に進んでおり、千葉県をはじめとする行政も積極的に支援している。今日の物流施設は単なる物の中継拠点では決してなく、高度な流通加工や、定温定湿での保管、高度な流通情報の提供といった最先端のロジスティクス機能を備えており、荷主企業にとっての重要性も高まりつつある。本稿では詳しく紹介しないが、中部国際空港でも、空港島全体の総合保税地域化を目指すなど、先端的なロジスティクス機能の集積に向けた取り組みが見られる。りんくうタウンの安易な利活用を進めれば、首都圏と関西地域との先端的ロジスティクス産業の集積度における格差は埋めがたい水準にまで拡大することが懸念される。りんくうタウンが空港至近に残された貴重な大規模空間であるという点を再認識し、大規模・高機能型の物流施設の集積拠点として活用すべきであろう。

以下では、以上のような問題意識に基づいて、りんくうタウンの大規模・高機能型物流施設集積拠点としての活性化の可能性を検証したい。

<sup>\*63</sup> 本章の内容は、(財)関西空港調査会編『航空と空港の経済学』（2002年11月）に掲載された拙稿「りんくうタウンへの大規模・高機能型物流施設集積の可能性 ～新東京国際空港周辺地域との比較を中心に～」とほぼ同一である。

## 6. 2 物流機能集積候補地としてのりんくうタウン

従来より、国や大阪府、泉南地域の自治体には、りんくうタウンとその周辺への空港貨物ターミナルの補完施設の集積や、流通加工等によって航空貨物に付加価値を付ける施設の集積への期待はあった。

国による数ある計画の中で、物流拠点集積への期待を最も端的に表現しているのは、運輸省、建設省、通商産業省、国土庁が合同でまとめた「大阪湾岸地域総合整備計画調査」(1992年)<sup>\*64</sup>である。この中では、泉南ゾーンの整備方向は「物流機能の高度化と総合物流ターミナル機能の整備」とされ、「既存の物流機能の高度化の促進と関西国際空港と連携するACCT(航空貨物取扱基地)の設置等により、陸海空にわたる24時間型の総合物流ターミナル機能の整備を図る」と述べられている。

物流業者や荷主企業も、りんくうタウンを含む泉南地域に期待していた。関西交通経済研究センターが実施したアンケート調査<sup>\*65</sup>によると、関西国際空港の開港前には、空港後背地の物流施設の整備促進について、荷主企業の51.2%が「大いに期待する」、28.9%が「やや期待する」と回答した。また、物流事業者の52.0%から「大いに期待する」、29.4%から「やや期待する」との回答が寄せられた。

このような期待を受けて整備されたりんくうタウンであるが、様々な理由により、集積は進んでいない。流通・製造・加工ゾーンでは稼働中の区画が23区画中わずか6区画という状況であり、空港関連産業ゾーン、工場団地ゾーンは2002年8月現在で順に約8ha、約32haが売れ残っている。りんくうタウンの工業系区画への産業集積状況を表6-1に示す。

## 6. 3 新東京国際空港周辺地域における大規模・高機能型物流施設の集積

### 6. 3. 1 大規模・高機能型物流施設の集積の現状

りんくうタウンとは対照的に、新東京国際空港周辺地域(千葉県成田市、芝山町、大栄町、多古町)では、フォワーダー各社が大規模で、高度な機能を備えた空港外物流施設を続々と整備中である(表6-2)。これらの施設は、規模が大きいだけでなく、保税蔵置場を有し、高度な流通加工が可能な設備や、定温定湿保管が可能な倉庫を備えるなど、高度な物流サービスを提供可能なものが大半である。大手のフォワーダーは自社施設を整備し、中小のフォワーダーはスペースを賃貸するなどして進出している。

<sup>\*64</sup> 通商産業省近畿通商産業局「大阪湾岸地域総合整備計画調査報告書」、1992年。この報告書では神明、神戸、阪神、大阪、堺泉北、泉南、紀泉、和歌山の各ゾーン別に物流機能整備の方向が示されている。

<sup>\*65</sup> (財)関西交通経済研究センター「関西国際空港の開港に伴う物流に関する調査研究報告書」、1991年3月。アンケートは全国の荷主企業1,408社と、物流事業者191社を対象にして実施され、前者の回収率は21.4%、後者の回収率は72.3%であった。

表 6-1 リンくうタウンの工業系区画への産業集積状況

工業系ゾーン名	産業集積の現状（2002年8月現在）
流通・製造・加工	23区画中21区画が分譲済だが、稼働中は6区画のみ。 保税蔵置場を有する大規模物流施設として、次の3施設がある。 ・りんくう国際物流センター（延床面積約53,000） ・棟内を分割して賃貸しており、保税蔵置場を有する施設は4施設（うち1施設は保税売店販売物品専用である） ・（株）上組りんくう物流センター（同14,408） ・丸紅物流（株）大阪支店りんくう物流センター（同約12,000）
空港関連産業	12.7ha中、約8haが未分譲である。
工場団地	58.2ha中、約32haが未分譲である。

出典：大阪府企業庁資料、りんくう国際物流センターホームページ、丸紅物流（株）ホームページ、（株）上組りんくう物流センターへの問い合わせにより筆者作成。

表 6-2 新東京国際空港周辺の主なフォワードの保税物流施設

会社名	施設名	敷地面積 ( $\text{m}^2$ )	延床面積 ( $\text{m}^2$ )	供用年 (年)	保税蔵置場面積 ( $\text{m}^2$ )
日航ロジスティクス	補給センター	3,841	3,960	1992	1,595
ヤマト運輸	成田国際引越営業所	25,018	3,200	1995	432
日本通運	成田空港物流センター	35,851	37,640	1997	14,510
サンリツ	成田事業所	13,700	3,541	1998	3,138
東急エアカーゴ	成田ロジスティクスセンター	7,000	6,508	1998	695
丸全昭和運輸	成田流通センター	13,264	28,097	1998	3,359
近鉄エクスプレス	成田ターミナル	61,380	25,838	1999	8,299
西日本鉄道	成田ロジスティクスセンター	14,950	17,822	1999	1,585
阪急交通社	成田ロジスティクスセンター	7,443	6,362	1999	930
航空集配サービス	成田ロジスティクスセンター	7,868	5,416	1999	1,317
エアボーンエクスプレス	芝山ロジスティクスセンター	(同上)	(同上)	(同上)	1,326
TACT	成田物流センター	5,285	2,760	1999	1,725
福山通運	成田流通センター	15,092	18,565	2000	2,237
鴻池運輸	成田カーゴセンター	1,882	1,116	2000	1,585
佐川通関	成田国際物流センター		453	2000	175
郵船航空サービス	成田ロジスティクスセンター	18,949	12,631	2000	3,412
日本通運	成田空港第2物流センター	19,211	10,045	2001	12,100
東芝物流	成田エアカーゴセンター	8,561	9,160	2001	778
西濃運輸	成田ロジスティクスセンター	6,000	8,624	2001	992
インターナショナル・ カーゴ・サービス	芝山保税蔵置場		500	2001	205
阪神エアカーゴ	成田ロジスティクスセンター	4,525	2,376	2001	1,983
日祥物流	成田ロジスティクスセンター	約 3,300	約 1,650	2001	約 1,560
TACT	臨空ターミナル	8,756	7,350	2002	5,475
阪急交通社	(建設中の新施設)	6,181	9,659	建設中	建設中の為不明
プロロジス・ジャパン	(建設予定の新施設)	28,000	45,000	2003(完成予定)	建設中の為不明
近鉄エクスプレス	成田ターミナルの増築	---	約14,200	2002(完成予定)	建設中の為不明
郵船航空サービス	(建設予定の新施設)	約 7,000	約10,000	不明	不明

注1：2002年9月現在。

注2：空欄は、データ入手できず。

出典：海事プレス社「月刊カーゴ」2000年6月号および2002年4月号の掲載記事を、各施設への問い合わせ等によって加筆修正した。

空港外物流施設の集積は、景気低迷化にも関わらず、この数年間で一気に進んだ。2002年3月の段階で計23施設が稼働中であり、延床面積は約213,600㎡に達している。保税蔵置場の面積も約70,000㎡となっている。集積は進む一方であり、現在、大手フォワーダー4社が延床面積計約79,000㎡の大規模施設を建設中である。また、後述のように、2002年7月に税関の管轄範囲が改正され、保税蔵置場付きの空港外物流施設を建設可能な市町村数が大幅に増加したこともあって、物流施設の集積は今後さらに進展するものと考えられる。

### 6. 3. 2 新東京国際空港周辺地域への空港外物流施設集積の要因

新東京国際空港周辺地域への空港外物流施設集積には、いくつかの要因が考えられる。第1に、新東京国際空港の貨物取扱量の伸びと空港施設の逼迫である。第2に、荷主ニーズの高度化である。第3に、地価の安さである。第4に、物流施設集積に向けた地元自治体の取り組みである。以下、順に述べる。

### 6. 3. 3 国際物流における航空輸送の役割の増大と空港施設容量の逼迫

我が国でも、航空貨物輸送の役割が拡大しつつある。航空貨物輸送の役割が拡大している理由のひとつとして、我が国の産業構造の転換が挙げられる。経済成長に伴う人件費や地価の上昇、発展途上国の急速な工業化、超円高に伴い、産業構造は軽薄短小型への転換を迫られた。二つ目の理由として、荷主企業の国際戦略の変化がある。グローバルな競争の中に置かれている製造業者は、国際水平分業体制を構築するとともに、顧客満足追求のために多品種少量生産、在庫圧縮、リードタイム短縮といった相反する目的の同時達成を目指し、航空輸送を戦略的に活用し始めている。もうひとつの理由として、日本人の消費生活が豊かになり、航空便で輸入される外国産生鮮食料品や衣料品が増大したことも挙げられる。

1999年度現在、我が国の国際貨物量（853,623千トン）のうち、航空輸送はわずかに0.3%（2,773千トン）を担っているにすぎない<sup>\*66</sup>。しかし金額ベースでは、航空化率（貨物全体に占める航空貨物の割合）は輸出、輸入ともに大幅に上昇しており、2000年度には貿易額の3分の1が航空輸送によって担われている。表6-3に、1980年度から5年ごとの、わが国の航空貨物輸出入額と航空化率の推移を示す。国際物流における航空貨物輸送の役割が増す中で、新東京国際空港の年間取扱貨物量は、1980年度の475,442トンから、767,283トン（85年度）、1,371,809トン（90年度）、1,592,685トン（95年度）、1,828,141トン（2000年度）へと伸びている<sup>\*67</sup>。

<sup>\*66</sup> データは（社）日本物流団体連合会『数字でみる物流2001』、2001年11月、p. 25 による。

<sup>\*67</sup> 資料：新東京国際空港公団『成田空港 ―その役割と現状―』、2001年1月 および、（財）新東京国際空港振興協会ホームページ <http://www.npf-airport.jp/>

表 6-3 わが国の航空貨物輸出入額と航空化率の推移

年度	輸 出		輸 入		輸 出 入	
	額(10億円)	航空化率(%)	額(10億円)	航空化率(%)	額(10億円)	航空化率(%)
1980	2,507	8.3	2,761	8.8	5,268	8.6
1985	4,331	10.6	4,127	14.2	8,458	11.6
1990	6,887	16.4	7,571	22.2	14,458	19.0
1995	10,554	25.1	9,016	27.4	19,570	26.0
2000	18,122	34.8	13,357	31.5	31,478	33.3

出典：鈴木暁『国際物流の理論と実務』、成山堂、2000年5月、p. 96 および、国土交通省航空局監修『数字でみる航空2002』、2002年5月、pp. 3～6をもとに筆者作成。

航空貨物量の増大に加えて、1996年3月に実施された成田・原木の通関仕分け基準廃止も、新東京国際空港内施設の逼迫に大きく影響した。仕分け基準廃止前は、緊急品・生鮮品を除く一般貨物は千葉県市川市原木の東京エアカーゴ・シティターミナル（TACT）で通関されなければならなかったが、仕分け基準の廃止により空港での通関も可能となったのである。これに伴い、原木を経由せず、空港内で通関してリードタイム短縮と上屋利用コストの低減を図ろうと考える荷主が増えたことも、新東京国際空港の貨物施設が逼迫する原因であった。

以上のように、新東京国際空港経由の貨物量自体が大幅な伸びを示し、かつ成田／原木の仕分け基準が廃止されたことによって、空港内施設の混雑度が強まった。これに対応すべく、空港内の貨物施設整備も進められてきたが、貨物量の伸びに施設整備が追いつかず、一部のフォワーダーは、空港外に自社の手倉を設けて対応しようとしたのである<sup>\*68</sup>。

#### 6. 3. 4 荷主ニーズの高度化と大規模・高機能型物流施設の役割

我が国の製造業の国際戦略は、輸出中心（1950年代）、海外販売網の設置（1960年代以降）、生産基地の海外立地（1970年代以降）の時代を経て、海外進出の加速と国際水平分業体制の構築（1980年代後半以降）と移り変わってきた。また、医薬品をはじめとする化学製品や生鮮食料品、繊維製品の輸出入額や相手国構成の推移からも、貿易を通じた我が国の海外とのつながりがより太く、多様なものとなってきたことがわかる。

このような中で荷主企業は、消費者ニーズの多様化や荷主企業間のグローバル競争の激化に対応すべく、顧客満足の実現をより明確に意識して、国際物流活動をロジスティクス

<sup>\*68</sup> 海事プレス社「月刊カーゴ」2001年8月号を参照した。

やサプライ・チェーン・マネジメント（SCM）の考え方に基づき効率化しようとした<sup>\*69</sup>。しかし、処理能力が逼迫した空港内施設では、通関に多大な時間を要したり、高度な流通加工等が難しいといった問題があった。

折しも1999年に税関行政の規制緩和があり、空港外施設での通関が認められた。空港外施設での通関には、混雑する空港内通関施設をスキップできるため、輸出貨物の定時搭載が容易になるなどの利点がある。フォワーダーは、自社で空港周辺に大規模・高機能・保税蔵置場付きの物流施設を整備し、あるいは他社が建設した施設の一部スペースを賃貸するなどして、空港外での快適な通関と併せて、高度な流通加工、定温定湿保管、一括梱包や配送、通関手続きを含む迅速な処理といったサービスを提供しようとした。

空港外施設での通関には、輸出の場合、TACT経由に比べてリードタイムは半日以上短縮し、コストは1割以上削減できる<sup>\*70</sup>といった利点や、24時間通関にも対応できるといった利点がある。輸入貨物についても、空港内で通関の後、ただちに近隣の自社空港外施設へ横持ちし、流通加工等のサービスを実施できる。さらに、航空機から取り卸したままの姿で空港外の自社施設へ保税輸送し、輸入通関をそこで行うならば、空港内の共同輸入上屋利用の場合の保税手続き費用を節約できる<sup>\*71</sup>上に、通関後は同一施設内で高度な流通加工を実施し、梱包し、出荷するというように、本来ならば何カ所かの物流施設を移動しながら行わねばならないような一連の作業を一施設内で行うことも可能である。

このような空港外物流施設の利便性が荷主に認められた結果、表6-4に示すように、新東京国際空港経由の輸出貨物に占める空港外通関の比率が急激に高まっている。表6-4を見ると、新東京国際空港経由の輸出貨物のうち、1995年度には重量ベースで69.2%が原木<sup>\*72</sup>で通関されており、成田<sup>\*73</sup>で通関されたものはわずか6.2%であった。しかし2001年度には、原木通関が30.5%へと減少したのに対して、成田通関は47.7%に拡大した。2001年度の成田通関輸出貨物の内訳は、空港内通関が19.3%（新東京国際空港経由の輸出貨物全体の9.2%）、空港外通関が80.7%（同38.5%）であり、輸出貨物の成田通関拡大の主

<sup>\*69</sup> ロジスティクスやSCMには世界共通の定義はまだ与えられていないが、前者は調達、生産、販売までの物の流れを最適に設計し、その流れの実現のために投すべき人材、資金、設備の配置や管理を戦略的に計画することであり、後者は関連する複数の企業全体の物流の最適化を図ろうとする意味において前者の発展型である、と理解して良いであろう。

<sup>\*70</sup> 2001年1月19日付物流ニッポン新聞記事による。

<sup>\*71</sup> 空港内の共同輸入上屋会社で通関する場合には、例えば4,130kgの貨物の場合で、保税手続き費用として71,424円必要である。フォワーダーが自社施設で通関する場合には、この費用は発生しない。詳しくは、財務省「平成10年9月7日の税関手続に関する関税率審議会企画部会懇談会の議事録」のうち、(財)航空貨物運送協会の発言部分を参照のこと。<http://www.mof.go.jp/singikai/kanzei/gijiyosi/la036cl.htm>

<sup>\*72</sup> ここで原木とは、東京税関東京航空貨物出張所の管内（市川市原木の一部）を指す。

<sup>\*73</sup> ここで成田とは、東京税関成田航空貨物出張所の管内（空港周辺の1市3町）を指す。つまり、空港内だけではなく、隣接する空港外物流施設も含まれている。



表 6-4 新東京国際空港経由の輸出入貨物の通関場所

(単位：%)

空港名	通関場所の 管轄税関名		輸出		輸入	
			1995年度	2001年度	1995年度	2001年度
新東京 国際	東京	成田航空貨物出張所	6.2	47.7	37.3	84.9
		原木	69.2	30.5	57.2	11.3
		その他東京税関内	1.4	2.5	0.1	0.2
		その他	23.2	19.4	5.5	3.7

注1：原木とは、東京航空貨物出張所（千葉県市川市原木にある）管内である。

注2：重量ベースである。

出典：国土交通省航空局「平成13年度国際航空貨物動態調査報告」、2002年3月および運輸省航空局「平成7年度国際航空貨物動態調査報告書」、1996年3月より筆者作成。

因は空港外通関の大幅増加にあったと言える<sup>\*74</sup>。

新東京国際空港経由の輸入貨物は、1995年度は成田通関が37.3%、原木通関が57.2%であったが、2001年度には成田通関が84.9%であり、11.3%の原木通関を圧倒している。2001年度の成田通関輸入貨物の内訳は、空港内通関が99.3%（新東京国際空港経由の輸入貨物全体の84.3%）、空港外通関が0.7%（同0.6%）であり、空港周辺の物流施設での輸入通関がほとんど進んでいないと言えるが、この原因は業者間のルールづくりの遅れ等であり<sup>\*75</sup>、今後条件が整えば空港外施設での輸入通関量が急増することも考えられる。

以上のように、新東京国際空港発着の輸出入貨物の通関地は、空港内もしくは空港隣接地に大きくシフトしている。新東京国際空港経由の輸出貨物においては、空港隣接地で通関される割合が全体の4割に迫っており、この割合はさらに高まるものと予想される。新東京国際空港経由の輸入貨物のうち空港隣接地で通関される貨物の割合は、現状ではごく小さいものの、フォワーダ・航空会社など関係者間の機運が成熟すれば一気に高まることも考えられる。また、ある大手フォワーダーと空港外施設で輸入貨物の流通加工をする契約を結んだ荷主が約40社に上っている<sup>\*76</sup>ように、通関は空港内で済ませたのち、大規模な

<sup>\*74</sup> （社）航空貨物運送協会資料による。データは、東京税関広報室のご厚意で入手した。

<sup>\*75</sup> フォワーダーは当初、空港外施設での輸入通関量が大幅に拡大すると考えて、空港周辺への施設整備を進めたが、現在のところ輸出通関が主であり、輸入通関場所としてはほとんど機能していない。この主な理由として、1）施設の輸入貨物保管料や、空港内から空港外への横持ち費用の点で航空会社とフォワーダーの折り合いがついていない 2）航空通関情報システム（Air-NACCS）上の簡易な保税転送取扱いができない 3）ミックス貨物の取扱いについて業者間のルールづくりが遅れているが挙げられる。東京税関は2001年はじめに「成田空港域外保税蔵置場宛のMAWB単位の保税運送の取扱いについて」（注：空港外でのマスター・ウェイ・ビル単位の輸入通関の枠組み）を業者に提示して、業者間のルール確立を促すとともに、保税運送承認の要件等を示している。以上、東京税関広報室への問い合わせ（2002年9月25日実施）および、海事プレス社「月刊カーゴ」2001年8月号による。

<sup>\*76</sup> 2000年8月1日付日経流通新聞記事。

空港外施設に横持ちして、高度な流通加工等を行うサービスへの荷主の支持も大きい。今後、輸入貨物の空港外通関の発展条件が整えば、荷主にとっての空港外施設の利便性はさらに増すものと考えられ、それに伴って空港外の大規模・高機能型物流拠点数はさらに増えるものと予想される。

### 6. 3. 5 地価の安さ

新東京国際空港周辺の地価の安さも、大規模・高機能型物流施設の集積に寄与しているものと考えられる。例えば、大規模物流施設が9棟立地済みの空港南部工業団地の分譲価格は、空港南側1kmという好条件ながら5.1万円/㎡である。また、空港から8kmの位置にある横芝工業団地の平均分譲価格は3.1万円～3.4万円/㎡である<sup>\*77</sup>。りんくうタウンの流通・製造・加工ゾーンの平均分譲価格は22万円/㎡、関西国際空港から約10kmの位置に広がるりんくうタウン工場団地ゾーン（南地区）の平均分譲価格は6割値下げの後でも9.3万円/㎡、りんくうタウン周辺の工専・準工の基準地地価も9万円～11.5万円/㎡<sup>\*78</sup>となっており、新東京国際空港周辺の地価の安さが際だっている。

### 6. 3. 6 物流施設集積に向けた地元自治体の取り組み

千葉県は、製造業向けに造成した工業団地への物流業進出を認める規制緩和や、物流業集積に向けた税関行政との協調、空港隣接地への国際物流複合基地の整備に代表されるように、空港周辺に先進的な物流拠点を集積させるための様々な施策を講じ、成功させてきた。一連の施策の背景には、新東京国際空港周辺地域を臨空広域交流圏と位置づけ、地域開発の方向性を「空港と圏央道を生かした新ロジスティクス産業の創出と地域産業の高度化」とし、同地域を国際物流拠点とすべく、国際物流複合基地、多機能型物流センターの整備と、物流に携わる人材の育成、空港南部工業団地をはじめとする工業団地の整備と企業立地促進を目指す、という明確な方針がある<sup>\*79</sup>。

千葉県が内陸部の工業団地への物流業進出を認める規制緩和を実施したのは、1996年のことであった。工業団地は元々、製造業の集積を目指して造成されたものであったが、景気低迷や製造業の空洞化等のために分譲成績が芳しくなく、危機感を持った千葉県企業庁が打ち出した対策のひとつがこの規制緩和であった。これにより、空港に隣接する空港南部工業団地には、1997年3月までに3社の物流企業が進出を決めた<sup>\*80</sup>。同団地には現在、

<sup>\*77</sup> 資料：千葉県企業庁ホームページ。なお、空港南部工業団地の価格は、空港側からC、B、Aと3地区に分かれている同団地のうち、分譲中のB地区（3区画）の2001年3月現在の見込価格である。  
[http://www.pref.chiba.jp/business/danchi/\\_lot\\_list/kuukou\\_price.htm](http://www.pref.chiba.jp/business/danchi/_lot_list/kuukou_price.htm)

<sup>\*78</sup> 泉佐野市、泉南市、田尻町の基準地（用途は工専・準工）のうち、工場として利用されている3地点の、2002年8月現在の最新公示価格である。

<sup>\*79</sup> 千葉県「新世紀ちば5か年計画」、[http://www.pref.chiba.jp/syozoku/b\\_kikaku/5years01/index-j.html](http://www.pref.chiba.jp/syozoku/b_kikaku/5years01/index-j.html)

<sup>\*80</sup> 1997年4月2日付日刊工業新聞記事。

分譲中・分譲済の13区画中、7区画までが大手フォワーダーの大規模物流施設が立地済みもしくは建設中である。近隣の工業団地にも物流業の進出が見られ、千葉県まちづくり公社が大栄町に2002年に新造成した工業団地は、当初から立地対象を物流業に絞り込んで造成されている<sup>\*81</sup>。また、千葉県は新東京国際空港のA滑走路北側の78haを国際物流複合基地として整備する計画を持っており、2001年5月から第1期整備地区（10ha）より段階的な整備が開始されている<sup>\*82</sup>。以上の他に、約3,300㎡以下の小区画分譲や、企業の要望に合わせて区画を柔軟に変更可能な「セミオーダー方式」、土地の証券化による分譲といった、分譲率向上に向けた数々の施策が実施されてきた<sup>\*83</sup>。

千葉県は2002年に、税関の管轄範囲の変更にも成功した。変更前後の管轄範囲を、図6-1に示す。千葉県内では従来、空港の至近にある成田、芝山、大栄、多古の1市3町と、TACTが立地する市川市の一部が東京税関の管轄であり、それ以外の地域は横浜税関の管轄であった。富里、横芝、松尾、蓮沼、下総、神崎、栗源の1市5町1村も空港に隣接しているが、25km以上離れた横浜税関千葉税関支署の管内であったため、監督上の問題から保税蔵置場設置の許可がなされなかった。ゆえに、東京税関管轄の4市町には保税蔵置場を持つ大規模・高機能型の物流施設が集積したが、富里市ほかの7市町村には1カ所の保税蔵置場も立地しなかった。

このような中で、物流企業の集積を目指す富里市等の陳情を受け、県が2002年7月上旬から国と交渉したほか、同月末に成田空港周辺市町村議会連絡協議会が自民党の物流調査会に現状説明するなど、東京税関管轄区域の拡張に向け、県・市町村が活発に動いた<sup>\*84</sup>。その結果、財務省は2002年7月25日までに、富里市ほか7市町村の管轄を事実上、東京税関成田航空貨物出張所に変更するとともに、横浜税関千葉税関支署から25km以上離れた地域にも保税蔵置施設を建設できるように規制緩和を実施した<sup>\*85</sup>。

さらに千葉県は、空港周辺地域を対象にした「国際空港特区」を提言しており、保税地域に関わる諸要件の緩和や、通関の24時間化、総合保税地域運営主体への100%民間資本の参入、保税蔵置場への蔵置期間の延長の実現を目指している<sup>\*86</sup>。

また、都内に物流企業、荷主企業を集め、新東京国際空港公団と連携して「成田空港物流機能拡充セミナー」を開催するなど、自治体としての取り組みを広報し、企業誘致につ

<sup>\*81</sup> 2002年7月24日付日本経済新聞記事。

<sup>\*82</sup> 2001年5月8日付日経流通新聞記事。同基地計画地の2001年5月時点での用地買収率は、南側24haが99%、北側54haが64%であり、完成予定は2007年度とされている。

<sup>\*83</sup> 2001年11月21日付日刊工業新聞記事。

<sup>\*84</sup> 2002年7月26日付千葉日報記事、同日付東京読売新聞記事、および2002年7月30日付日本経済新聞記事。

<sup>\*85</sup> 管轄区域の変更には政令改正などが必要であり、手続きに時間を要する。このため、東京税関の職員が横浜税関の職員を兼務することで事実上管轄区域を広げるという弾力的な措置がとられている。2002年7月30日付日本経済新聞記事による。

<sup>\*86</sup> 2002年9月5日付日本海事新聞記事。

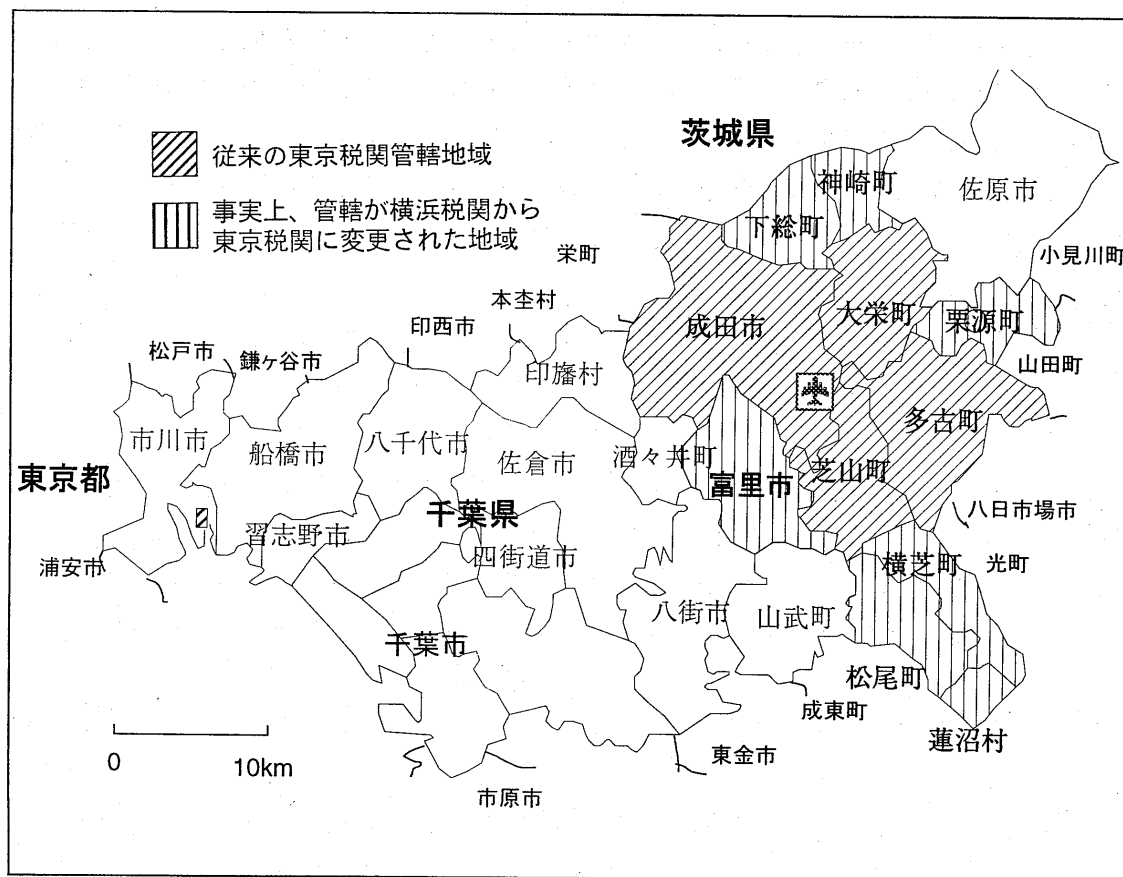


図6-1 新東京国際空港周辺の税関管轄区域

出典：筆者作成。

なげる努力もなされている<sup>\*87</sup>。

#### 6. 4 りんくうタウンへの大規模・高機能型物流施設立地の可能性

りんくうタウンは、日本を代表する空港に隣接し、まとまった土地が残っている点で、新東京国際空港周辺の工業団地に類似する。しかし、前述のように、物流関連施設の集積は進んでいない。以下では、りんくうタウンに物流施設が集積してこなかった理由に関する仮説を4つ立て、順に検証する。第1の仮説は、関西国際空港内の貨物施設能力の余力が十分あるため、空港外に貨物がオーバーフローしないということである。第2の仮説は、関西地域では新たな大規模・高機能型物流拠点へのニーズが乏しいため、である。第3の仮説は、他の物流施設用地や工業用地と競合しているため、である。第4の仮説は、地元

<sup>\*87</sup> 2002年9月25日に実施された。

自治体による取り組みが奏功していないため、である。

#### 6. 4. 1 関西国際空港内の貨物施設の余力

前述のように、新東京国際空港の貨物施設の逼迫が、空港外への物流拠点集積の重要な理由のひとつであった。関西国際空港島内の余力はどうであろうか。

以下では、物流施設の敷地面積や延床面積のデータを用い、両空港を比較しながら余力を推察したい。両空港関連の物流施設の余力を比較するため、表6-5を作成した。表6-5には、まず、①～⑦として両空港の年間取扱貨物量や、両空港内・空港隣接地・主なACCCT（エアカーゴ・シテ・ターミナル）の物流施設の敷地面積や延床面積を整理した。続いて、①～⑦を加工した数値をⅠ～Ⅳとして示した。また、①～⑦、Ⅰ～Ⅳの各項目について、新東京国際空港を1とした場合の関西国際空港の数値を最右欄に示した。

表中のⅠ、Ⅱから、「空港貨物ビルの延床面積あたりの年間取扱貨物量」や「空港貨物ターミナル地区敷地面積あたりの年間取扱貨物量」は、新東京国際空港を1として、関西国際空港は順に0.74、0.55であり、関西国際空港の処理能力の余力は相対的に高いことがわかる。何らかの事情により、関西国際空港のⅢ「現在の処理能力を1とした場合の年間取扱貨物量」は0.967と高いが、実際にはかなりの余力があるものと推定される。

ここで、貨物ターミナルの延床面積、貨物ターミナルの敷地面積、貨物ターミナル内の施設配置、貨物ターミナル内の個々の施設の高密度利用、といった条件設定を変えることによって4つのケースを想定し、近い将来の貨物処理能力を推計したい<sup>\*88</sup>。

結果は表6-6に示す。ケース1は現状通りである。ケース2は、貨物ターミナルの敷地面積や個々の施設の利用密度に変化はないが、貨物ターミナル敷地内に新たな施設整備が進んで、施設配置の密度が新東京国際空港並みとなるケースである。この場合、年間の貨物取扱能力は約130万トンと推計される。ケース3は、貨物ターミナルの敷地面積には変化がなく、新たな施設の建設も行われぬが、個々の施設の利用密度を新東京国際空港並みに高める場合である。この場合、年間の処理能力は約1,315,000トンと推計される。ケース4は、貨物ターミナルの敷地面積には変化がないが、貨物ターミナル地区内に新たな施設の建設が進み、施設配置の稠密度が新東京国際空港並みとなるとともに、個々の施設の利用密度も新東京国際空港並みに高まる場合である。この場合、年間の処理能力は約1,766,000トンまで強化できるものと推計される。ケース2、3、4の推計値はいずれも、国土交通省による2012年度時点の需要推計値（年間国際貨物量が126万トン）と同等か、

<sup>\*88</sup> この推計は、国際貨物ターミナルの処理能力が逼迫した場合、余裕のある国内貨物ターミナル地区の一部が国際貨物用に転用されるとの仮定に基づいている。関西国際空港の国内貨物ターミナルには、開港時、年間30万トンの処理能力が与えられたが、大阪国際空港との競合もあって、2000年の取扱量は7.6万トンにとどまっている。

表 6-5 新東京国際空港、関西国際空港関連の物流施設能力と取扱貨物量の比較

	新東京国際空港	関西国際空港	成田＝1 として
① 年間取扱貨物量 (過去最大値)	1,885,689トン (2000年)	966,766トン (2000年)	0.51
② 空港内の貨物ビルの延 べ床面積	247,400㎡ (2002年 6 月現在)	172,493㎡ (2002年 9 月現在)	0.70
③ 空港内の貨物ターミナル 地区の敷地面積	330,000㎡ (2001年 7 月現在)	309,000㎡ (2002年 9 月現在)	0.94
④ 現在の貨物ターミナル 地区の年間処理能力	約1,900,000トン (2000年)	約1,000,000トン(2002年 9 月)	0.53
⑤ 将来の貨物ターミナル 地区の年間処理能力	約3,000,000トン (2006年頃)	約1,750,000トン(離発着回数が年間 16万回になった時点)	0.58
⑥ 空港に隣接する空港外 物流施設の延床面積	計23施設、約213,600㎡ (2002年 3 月現在)	りんくうタウン内の 3 施設、 約79,400㎡ (2002年 3 月現在)	0.37
⑦ 主なACCTの延床面積 (2002年)	東京エアカーゴ・シティ・ターミナル (千葉県市川市原木) 159,423㎡ 横浜航空貨物ターミナル (横浜市中区山下町) 12,799㎡ 計 172,222㎡	南港航空貨物ターミナル (大阪市住之江区南港) 89,500㎡ 神戸航空貨物ターミナル (神戸市東灘区向洋町) 31,204㎡ 計 120,704㎡	0.70
I 貨物ビル延床面積あた りの年間取扱貨物量 実績値 (①÷②)	7.62トン／㎡	5.60トン／㎡	0.74
II 貨物ターミナル地区敷 地面積あたりの年間取 扱貨物量 (①÷③)	5.71トン／㎡	3.13トン／㎡	0.55
III 現在の処理能力を 1 と した場合の年間貨物取 扱量 (①÷④)	0.992	0.967	0.97
IV 空港内外の主な航空貨 物取扱施設の延床面積 あたり年間取扱貨物量 (①÷ (②+⑥+⑦) )	2.98トン／㎡	2.59トン／㎡	0.87
補足 (その 1) 空港内における貨物ビル の新増設計画や、貨物ター ミナル地区の拡張計画	・ 2002年 9 月現在、現行貨物地区への 新増設計画は見られない。 ・ 新しい貨物ターミナル地区として、 機材整備地区南側20万㎡の整備と施 設の建設が2003年度から 3 年計画で 実施される予定。これが完成すれば 貨物処理能力は年300万 t となる。 ・ 現行貨物地区の北西に千葉県が整備 する「成田国際物流複合基地」(第 1 期10万㎡、全体で88万㎡)の活用 も計画されている。	・ 2001年 8 月に国土交通省は、「関空 2 期事業 スキームの見直し」を発表した。これは基本 的な空港機能を維持しつつ段階的に整備を進 める案であるが、貨物取扱施設の優先順位は 空港基本施設はもとより、旅客ターミナル施 設よりも低いものと考えられる。	
補足 (その 2) 空港周辺における保税蔵 置場付き物流施設の新増 設の動き	・ 阪急交通社ほか大手 4 社が延床面積 計約79,200㎡の大規模施設を建設中 ・ 税関管轄範囲が2002年 7 月に見直さ れ、立地可能な市町村が、4 市町か ら 11 市町村へと大幅に増加した。	・ 特になし。	

注 1：本表は、機内食調整施設やリペアセンターは対象外としている。

注 2：新東京国際空港の貨物施設能力は、公式の数字がないが、逼迫度から推定して能力限界に達して  
いるとの見方が多い。ゆえに本表では、施設能力を過去最大の取扱量+αの約190万トンとした。

表6-5の主な参考資料：（財）関西空港調査会編『エアポートハンドブック2002』、2002年3月。

国際空港ニュース社「AIRPORT REVIEW」No.115、2001年3月。

新東京国際空港公団「成田空港—その役割と現状—」、2001年1月。

国際空港ニュース社「AIRPORT REVIEW」No.112、2000年6月。

国際空港ニュース社「AIRPORT REVIEW」No.90、1994年8月。

丸紅物流（株）ホームページ <http://www.jpnmllc.co.jp/>

RILセンターホームページ <http://www.otk-group.co.jp/t/ril/rili.html>

国土交通省「関空2期事業スキームの見直しについて」、2001年8月7日。

表6-6 関西国際空港の貨物処理能力の推計

ケース	各ケースの設定条件				年間貨物処理能力	
	貨物ターミナル内施設 の延床面積		貨物ターミナルの 敷地面積	貨物ターミナル内の 個々施設の高		
	不変	施設配置の稠密 化による増加	不変	密度利用	推計式	推計結果
ケース1	○	×	○	×	(現状通り)	約1,000,000トン
ケース2	×	○	○	×	関空のⅡ×(関空のⅢ÷ 成田のⅢ)×関空の①	約1,298,357トン
ケース3	○	×	○	○	関空の②×成田のⅠ	約1,314,746トン
ケース4	×	○	○	○	関空の③×成田のⅡ	約1,765,691トン

出典：筆者作成。

十分に上回るものである<sup>\*89</sup>。

なお、関西国際空港島内の国際貨物代理店ビル上屋および事務室への入居社数は2001年12月現在70社であり<sup>\*90</sup>、1994年9月段階での入居者数74社（この時点で上屋の入居率は80%強、事務所の入居率はほぼ100%であった）<sup>\*91</sup>から若干減っている。国際貨物代理店ビル上屋の賃料は、月額4,800円/㎡、管理費は同2,400円/㎡<sup>\*92</sup>であり、南港航空貨物ター

<sup>\*89</sup> 国土交通省は2002年6月に、交通政策審議会の空港整備部会に対し、関西国際空港の需要予測を下方修正し、年間離着陸回数が16万回となるのは従来の予測より5年遅い2012年度になるであろうとの報告を行った。この報告では、参考値ではあるが国際貨物量の推計もなされており、年平均伸び率は2000年度から2007年度までが2.2%、2007年度から2012年度までが4.5%で、2012年度の国際貨物量は年間126万トンと推計されている。議事録、資料は<http://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/koutusin.html>に掲載されている。

<sup>\*90</sup> （財）関西空港調査会編『エアポートハンドブック2002』、2002年3月、pp. 532-533。生鮮上屋への入居者を含む。

<sup>\*91</sup> 1994年9月7日付日本経済新聞記事。生鮮上屋への入居社を含む。

<sup>\*92</sup> （財）関西産業活性化センター「近畿経済と物流拠点に関する調査研究報告書」1998年3月、p.151。

ミナルの2倍強、新東京国際空港第3貨物ビルの約2倍の水準となっている<sup>\*93</sup>こともあり、入居率を若干落としている。

以上の議論より、関西国際空港の貨物ターミナル地区の処理能力には、新東京国際空港のそれに比べれば余裕があると言える。貨物量が仮に、2012年度まで国の推計どおりに増えたとしても、現ターミナル地区への新たな施設配置や、個々の施設の高密度利用によって十分対処できるであろう。ただし、関西国際空港（株）の経営状況によっては、新たな施設の整備等の設備投資が十分行えないことも考えられ<sup>\*94</sup>、その場合には空港外の施設による補完が求められよう。

#### 6. 4. 2 新たな大規模・高機能型物流拠点へのニーズ

表6-5の、②の「空港内貨物ビルの延床面積」、⑥の「空港に隣接する空港外物流施設の延床面積」、⑦の「主なACCTの延床面積」を見ると、②と⑦では新東京国際空港を1とした場合の関西国際空港の水準が0.70であるのに対して、⑥は0.37となっている。表6-5には記載していないが、りんくうタウン内の空港外物流施設を大阪税関関西空港税関支署管内のりんくう国際物流センター（延床面積は53,000㎡）のみとした場合には、⑥は0.25となる。さらに、新東京国際空港周辺で建設中の4施設（延床面積は計約79,200㎡）を加算した場合、⑥は0.27（りんくうタウン内3施設）、0.18（りんくう国際物流センターのみ）となる。空港内貨物ターミナル地区の能力格差や、主なACCTの能力格差に比べて、空港に隣接する空港外物流施設の能力格差は一段と大きいのである。

空港隣接地域の大規模・高機能型の物流施設には、前章で述べたように、リードタイムの短縮、保税蔵置場付きの場合には通関機能と流通加工・梱包・在庫管理等の機能の一体化、自社施設の場合には保税蔵置場利用料が不要といった特長がある。高度化する荷主のニーズに応じる上で、狭隘な空港内の施設や都心近接のACCTに比べて、利点も多い。こういった利点を持つ拠点の整備が進まない理由として、そもそも関西地域の荷主ニーズが高度化していない、ということも考えられる。

以下では、フォワーダーへのアンケート調査<sup>\*95</sup>によって、関西における大規模・高機能

<sup>\*93</sup> 1994年9月7日付日本経済新聞記事および1993年7月21日付日本経済新聞記事。

<sup>\*94</sup> 国土交通省が発表した「関空2期工事の見直しの概要」（[http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha01/12/120807\\_2/120807\\_2\\_1.gif](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha01/12/120807_2/120807_2_1.gif)）によると、施設整備の項目において、「2007年までに、平行滑走路（4,000m）、平行誘導路、南側連絡誘導路、南側エプロンの一部、航空保安施設等を整備する（事業費2,100億円程度）。2007年以降に旅客取扱施設、エプロン等を段階的に整備する（事業費2,100億円程度）」と記載されている。貨物取扱施設についての明確な言及はないことから、同施設の整備優先順位は、現段階では低いものと推察される。

<sup>\*95</sup> アンケート調査は2002年2月上旬に実施したものであり、調査対象は（社）航空貨物運送協会（JAF）正会員企業120社のうち、IATA貨物代理店の資格を持つ68社の経営企画部門である。調査方法は郵送自記式であり、有効回答数は37で、回収率は54.4%である。



型物流拠点へのニーズを検討する。

まず、新東京国際空港周辺で進む大規模・高機能型の空港外施設集積を簡単に紹介した上で、関西地域においても同様の空港外施設の立地が進む可能性があるかと見ているか（もしくは既にそのような施設を整備済み、あるいは計画中か）を問うた。結果を表6-7として示す。可能性有りとの回答が19票あるが、うち12社は中長期的にはとの条件を付けている。可能性無し（薄い）との回答も18票ある。フォワーダーによる評価は、完全に割れている。

表6-7 関西への大規模空港外物流施設

立地の可能性	n=37
可能性が有る	7
中長期的に可能性は有る	12
可能性は薄い	13
可能性は無い	5

出典：筆者作成。

表6-8 可能性が薄い（無い）と判断

した理由（3項目以内選択）

	n=18
関空の貨物取扱量の伸びが小さい	12
成田周辺の物流拠点で代替できる	8
関西周辺の経済力が小さい	5
アジア等海外の物流拠点の高機能化進展	4
用地価格が高く、優遇措置も不十分	2
関西周辺の産業構造の問題	2
その他	2
無回答	0

出典：筆者作成。

次に、関西地域には大規模・高機能型の空港外物流施設の立地可能性が薄い、または無いと回答した18社に、その理由を問うた。結果を表6-8として示す。表6-8に示した7項目から3項目以内を選択頂いた。結果から、関西国際空港の貨物取扱量の伸びの小ささを挙げるフォワーダーが最も多く、続いて新東京国際空港周辺の物流拠点での代替可能性の選択数が多い。

さらに、フォワーダ37社に、りんくうタウンの流通・製造・加工ゾーンへの施設整備が進まない理由を問うたところ、表6-9に示すように、第1位は「大阪南港や神戸港など、近隣の物流施設で十分」であった。一方で、「関空内の施設能力が高い」との回答はごく少数であった。

表6-8に示した、可能性が無い（薄い）との判断理由のうち、「関西周辺の産業構造の問題」を挙げるフォワーダーは2社と少ない。このことから、関西地域の産業構造転換の遅れが荷主ニーズの高度化の遅れにつながり、結果として大規模・高機能型物流施設の必要性を減じている、との仮定は成り立ちにくいものと考えられる。「用地価格が高く、優遇措置も不十分」だから集積しないというものでもなさそうである。第1位の「関空の貨物量の伸びが小さい」は、前小節で述べた余力の大きさや、第3位の「関西周辺の経済力が小さい」とも関係するものと考えられる。まとめると、関西地域においても大規模・

表6-9 りんくうタウンの流通・製造・加工ゾーンに施設  
整備が進まない理由 (3項目以内選択) n=37

大阪南港や神戸港等、近隣の物流施設で十分	24
経済状況の好転待ち	13
RIL等、既存の賃貸型大規模物流施設で十分	11
用途変更、売却・賃貸・府による買戻しの機会待	11
区画が小さく、高度な物流施設が整備できない	3
関空内の施設能力が高い	3
建築・用途規制が厳しい	2
その他	7

出典：筆者作成。

高機能型物流拠点に魅力を感じる荷主は存在するが、そのニーズは関西地域に新たな大規模・高機能型物流拠点を整備せねばならないほど大きなものではなく、「成田周辺の物流拠点で代替」(表6-8の第2位)するか、南港等の既存集積で十分(表6-9の第1位)だ、と読むことができよう。

次に、可能性が有る、もしくは中長期的には可能性があるとは回答した19社に、その判断理由を問うた。結果を表6-10として示す。この問いでは、10の選択肢から5項目以内を選択して頂いた。上位4項目は、いずれも「荷主のニーズの高度化」に関連するものとなっている。

以上から、フォワーダーは、関西地域の荷主にも、大規模・高機能型の空港外物流拠点を活用したサービスへのニーズを持っていると考えている。ただし、関西地域のどこかに新たな大規模・高機能型空港外物流拠点を整備すべきかどうかについては、新東京国際空港周辺や南港等の既存拠点で代替できるとの考えもあり、意見が割れている。

表6-10 可能性有との判断理由

(5項目以内選択) n=19

在庫管理、多品種少量配送へのニーズ増	15
航空貨物の迅速処理へのニーズ増	11
高度な流通加工へのニーズ増	8
定温定湿倉庫、温度別倉庫へのニーズ増	6
税関のペーパーレス化	5
輸入貨物量の増大	5
輸出貨物量の増大	3
自治体等の誘致活動強化	2
用地価格の値頃化	2
その他	2

出典：筆者作成。

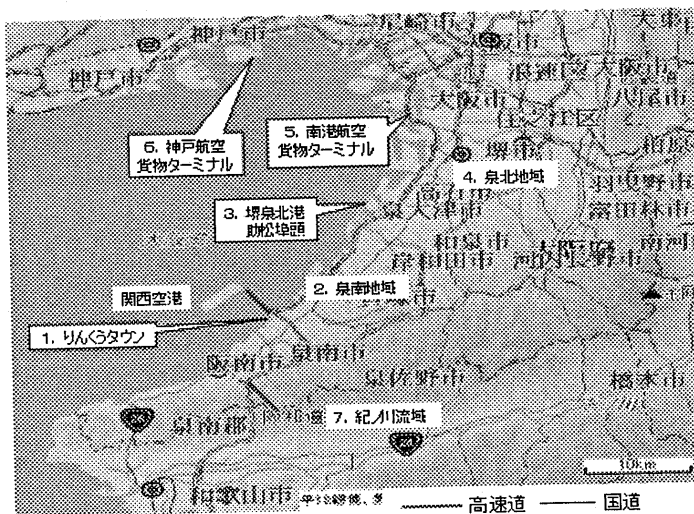
表6-11 立地可能性のある地域

(3項目以内選択)

n=19

りんくうタウン内	12
大阪南港	9
大阪府の泉南地域	4
堺泉北港助松埠頭 (トライポートサザン21)	2
神戸港	1
大阪府の泉北地域	0
和歌山県紀ノ川流域	0
その他	0
無回答	1

出典：筆者作成。



Copyright(C) 2000 ZENRIN CO.,LTD

図6-2 対象地域の概略図

出典：筆者作成。

#### 6. 4. 3 他の物流施設用地や工業用地との競合

関西地域には、大規模・高機能型の空港外物流拠点を整備可能な場所として、りんくうタウン以外にもいくつかの候補地がある。

前述のアンケート調査で、関西地域に大規模・高機能型空港外物流拠点が集積する可能性が有る、もしくは中長期的には可能性があると回答したフォワードナー19社に、立地可能性が高い地点を問うた。この問いでは、候補地を大阪湾岸の概略図(図6-2)上に示し、3箇所以内で選択して頂いた。これらの候補地のうち、大阪南港と神戸港にはACCT(エアカーゴ・シティ・ターミナル)がある。大阪府港湾局の堺泉北港助松埠頭(トライポートサザン21)は、陸海空の物流取扱施設と卸売市場、物流関連のオフィス等を集めた国際複合物流拠点化を目指している。和歌山県紀ノ川流域では、関西国際空港への近接性を地域活性化に結びつける目的で、県が紀ノ川沿いに工業団地を造成し企業誘致を図る「紀の川テクノバレー計画」等を推進している。

結果を表6-11として示すが、りんくうタウン内、大阪南港への評価が高く、次いで大阪府泉南地域への評価が高いことがわかる。

この結果や、前小節で示した表6-9の結果から、りんくうタウンへの物流施設の集積の可能性は、大阪南港との関係によって大きく左右されるものと考えられる。

次小節では、南港航空貨物ターミナルとりんくうタウンの関係に絞って議論を進める。

#### 6. 4. 4 南港航空貨物ターミナルとの競合関係

南港航空貨物ターミナル(NACT)は、大阪市住之江区南港にある。関西地域の輸出入

貨物の主な発着点が大阪都心であり、主体が小口貨物であると予想される中、都心と50km離れた位置に開港する関西国際空港までの陸上輸送を大量集中輸送によって合理化する必要があるとの考えから整備され、1989年から施設の整備が始められた。特徴として、NACT-空港間の集中輸送と、大阪税関大阪航空貨物出張所の立地、約5万㎡に及ぶ個別代理店上屋用地の存在がある。個別代理店上屋用地には現在、フォワーダーの施設が13棟立地しており、延床面積の合計は82,000㎡で、全施設に保税蔵置場がある。延床面積17,740㎡の施設を筆頭に、5,000㎡～10,000㎡級の施設も複数立地しており、流通加工、在庫管理、受発注管理、定温定湿保管といった高度なサービスを提供できる施設もある。現在、NACTの個別代理店上屋用地は満杯であり、新たな大規模・高機能型物流施設の集積は望めない。ただし、拡張工事が関西国際空港2期事業の供用予定に合わせて進められており、2007年度には11haの埋立が竣工予定である。

このように、NACTは航空貨物の単なる取扱拠点ではなく、大規模で高機能な物流施設により、付加価値付けまで行える拠点である。立地点、機能とも、東京エアカーゴ・シティ・ターミナル(TACT)に類似している。つまり、NACTとりんくうタウンは、大規模・高機能型物流施設の集積候補地として競合関係にあるものと考えられ、このことは前述のフォワーダーへの調査結果からも裏付けられる。表6-12に、関西国際空港と新東京国際空港関連の主な航空貨物物流拠点の特徴を整理し、りんくうタウンへの大規模・高機能型物流拠点の集積可能性をさらに検討する。

表6-12では、りんくうタウンをRIL(りんくう国際物流センター)とRIL以外に分けている。これは、りんくうタウンにおいても2002年7月以前の新東京国際空港周辺地域と同じく、税関の管轄範囲が2つに別れ、どちらの管轄範囲かによって物流拠点の立地制約がまるで違うためである。管轄税関は、RIL等が立地中のごく狭い区域が大阪税関関西空港税関支署、それ以外が大阪税関堺税関支署岸和田出張所であって、前者では24時間通関が可能であり、航空貨物通関情報システム(Air-NACCS)を用いたペーパーレスな通関手続きが施設内で24時間行える。一方、後者では24時間通関はできず、Air-NACCSの対象地域<sup>\*96</sup>ではないため航空貨物の輸出入通関は岸和田支署へ出向いて旧態依然とした手続きのもとで進める必要がある。丸紅物流(株)や上組(株)の保税蔵置場付き大規模物流施設を含め、流通・製造・加工ゾーンの大半(15.4ha中、13.5ha)は後者に相当するし、工業用地は全域が後者の管轄である<sup>\*97</sup>。

表6-12でりんくうタウン内のRIL(りんくう国際物流センター)とNACTを比較すると、前者は24時間通関が可能な点や、スペース取得費用の面で優れている。しかし、新たな大規模施設立地空間の確保は、既に7割が入居済みの前者では難しいものと考えられ、

<sup>\*96</sup> Air-NACCSの対象地域は2001年10月現在、全国で28地区に限られており、関西地区では大阪地区、大阪南港航空貨物ターミナル地区、神戸地区、関西国際空港、京都地区、姫路地区、滋賀地区のみである。

<sup>\*97</sup> りんくうタウンは岸和田出張所から25km以内にあたるため、保税蔵置場の設置は認められる。

表6-12 両空港関連の主な航空貨物物流拠点の比較

拠点 項目		新東京国際空港					関西国際空港			
		空港内	空港周辺地域		T A C T 周辺		空港内	りんくうタウン		N A C T
			A	B	TACT内	TACT外		RIL	RIL以外	
距離	空港への距離		数km		60km	60km		数km	数km	40km
	都心への距離	約70km	約70km		17km	17km	約50km	45km	約45km	9km
通関	24時間通関	○	○	×	×	×	○	○	×	×
	Air-NACCSによる通関	○	○	×	○	○	○	○	×	○
	通関の混雑度	大	小	不可能	小	小	大	小	小	小
空間	新たな大規模施設 地空間の存在 (延床5,000㎡以上)	△ (賃貸 形式の ため)	○	○	×	○	△ (賃貸 形式の ため)	△ ┆		

注1：空港周辺地域Aとは、成田、芝山、大栄、多古の4市町（東京税関成田航空貨物出張所管内）と、2002年7月以降の富里、横芝、松尾、蓮沼、下総、神崎、栗源の7市町村（事実上の成田航空貨物出張所管内）。空港周辺地域Bとは、2002年7月以前の7市町村（横浜税関千葉税関支署管内）。図6-1を参照のこと。

注2：○は可能、×は不可能、△は条件付きで可能であることを示す。

注3：T A C Tとは東京エアカーゴ・シティ・ターミナル、R I Lとはりんくう国際物流センター、N A C Tとは南港航空貨物ターミナルの略である。

注4：分譲価格は、次の工業団地の現時点のものを参考にした。空港周辺地域：空港南部工業団地と横芝工業団地、TACT外：浦安千鳥地区工業用地と京葉港地区工業団地、RIL以外：流通・製造・加工ゾーンと南地区工業用地。NACTの分譲価格は分譲時のものである（現在は完売）。

注5：R I Lの賃料は公表されていない。そこで、R I L社長へのインタビューに基づいて書かれた1996年8月8日付東京読売新聞記事を参考に、関西国際空港内の半分以下の水準とした。

注6：新東京国際空港内の国際貨物代理店上屋の賃料は、1994年6月6日付日本経済新聞記事による。

注7：TACT内の賃貸手倉は総面積が3,161㎡と小さいため、賃貸料はあえて記載していない。

注8：NACTは、現在海上11haを埋め立てて拡張工事中で、2007年度に完成予定である。

出典：筆者作成。

個別代理店上屋用地が完売している後者においては不可能である。

りんくうタウン（RIL以外）とNACTを比較すると、現段階では、前者には24時間通関の機能も、Air-NACCSの導入もなく、通関環境は悪い。しかし、新たな大規模施設立地空間は豊富に存在しており、スペース取得のための費用も安い。

表6-13 関西国際空港および新東京国際空港経由の輸出入貨物の通関場所

(単位：%)

空港名	通関場所の 管轄税関名		輸出		輸入	
			1995年度	2001年度	1995年度	2001年度
関西 国際	大 阪	関西空港支署	28.1	41.6	88.6	91.2
		南港	48.9	29.1	0.2	0.1
		その他大阪税関内	4.7	4.9	0.0	0.1
		その他	18.3	24.4	11.2	8.5
新東京 国際	東 京	成田航空貨物出張所	6.2	47.7	37.3	84.9
		原木	69.2	30.5	57.2	11.3
		その他東京税関内	1.4	2.5	0.1	0.2
		その他	23.2	19.4	5.5	3.7

注1：南港とは、南港出張所と大阪航空貨物出張所管内である。

注2：新東京国際空港の欄は、表3-3の再掲載である。

注3：重量ベースである。

出典：国土交通省航空局「平成13年度国際航空貨物動態調査報告」、2002年3月および運輸省航空局「平成7年度国際航空貨物動態調査報告書」、1996年3月より筆者作成。

フォワードは、航空貨物量自体の大きさの他に、表6-12に示したような空港や都心への距離、通関環境、新たな大規模施設を展開可能な空間の存在、1㎡あたりの分譲価格（ないし年間賃貸料）といった諸条件を総合的に考慮して、いくつかの候補地の中から、大規模・高機能型物流拠点の立地場所を選択するものと考えられる。現状では表6-12に示した関西地域の物流拠点集積候補地の中で、大規模な施設を整備可能な空間を持ち、土地を1㎡あたり10万円以下で取得可能な地点はりんくうタウンのみである。しかし、上述のようにりんくう国際物流センターを除き、りんくうタウンの通関環境は悪い。

関西のこのような状況に対して、新東京国際空港周辺地域は空間、地価ともに好条件であり、なおかつ通関環境も優れている。関西地域では2007年度以降にNACTの拡張部分が供用開始となり、通関環境にも優れた新たな大空間が誕生するが、分譲価格はかなりの高水準となることが予想される。このままでは、高度なサービスを提供可能な施設の集積度において、新東京国際空港関連の物流拠点と、関西国際空港関連の物流拠点との格差は今以上に拡大するおそれがある。

ここで関西国際空港および新東京国際空港経由の輸出入貨物の通関場所を整理した表6-13より、関西国際空港経由の輸出貨物のうち、1995年度には重量ベースで48.9%が南港<sup>\*98</sup>で通関されており、関空<sup>\*99</sup>で通関されたものは28.1%であったことがわかる。しかし、

<sup>\*98</sup> ここで南港とは、大阪税関南港出張所または大阪航空貨物出張所の管内を指す。

<sup>\*99</sup> ここで関空とは、大阪税関関西空港税関支署の管内を指す。ゆえに空港島内だけではなく、りんくうタウン内のりんくう国際物流センターも含まれている。なお、りんくうタウン内の他の物流施設は大阪税関堺税関支署岸和田出張所の管轄であるから、含まれない。

2001年度には完全に逆転しており、南港通関が29.1%へと減少したのに対して、関空通関は41.6%に拡大した。関西国際空港経由の輸入貨物は、1995年度、2001年度とも関空通関が圧倒的に多く、南港通関は1995年度が0.1%、2001年度が0.2%であり、ごく稀である。以上の傾向は、輸出入貨物の成田通関が拡大し、原木通関が縮小した新東京国際空港の傾向と類似している。このことから関西地域においても、空港内あるいは空港周辺での通関を支持する荷主が増えているものと考えられ、この意味からりんくうタウンの活用が望まれる。

#### 6. 4. 5 関西国際空港内への大規模・高機能型の物流施設集積の可能性

前小節では、NACTとりんくうタウンの比較を行った。いずれも、空港外の施設である。しかし、建設中の中部国際空港において、空港島内への「空港立地型総合物流拠点」の形成が計画されている<sup>\*100</sup>ように、そもそも空港周辺への物流拠点の分散的配置は非効率であり、空港島内への全機能の集積こそ本来の姿であるとも考えられる。以下では、関西国際空港内への大規模・高機能型の物流施設集積の可能性を検討する。

関西国際空港の第2期島内には新たに約20haの貨物ターミナル地区が整備される予定でもあり、空港島内にも大規模・高機能型物流施設を整備するだけの十分な広さの土地は存在すると考えられる。しかし、結論から述べれば、空港島内への整備よりも、島外での整備の方が費用もはるかに安いと考えられるため、空港内への当該施設の集積の可能性は高いものと思われる。前小節の表6-12からも、空港内には、通関の混雑度、空間の余裕度、立地費用の面でハンディキャップがあることがわかる。

まず、現国際貨物ターミナル上屋の賃料水準から、空港島内に1万㎡規模の施設を用意するための費用を推計する。前述のように、賃料は管理費込みで月額7,200円/㎡である。仮に、フォワーダーが空港島内の上屋（第1国際貨物代理店ビル（延床面積13,580㎡）と同規模のビルを想定する）を1棟借りし、大規模・高機能型の物流施設として利用したとすれば、賃賃料だけで年額約11.7億円の出費となる。

次に、上記賃料を、りんくうタウンに立地する場合の土地取得費用と比較したい。同タウンの流通・製造・加工ゾーンの分譲価格は平均27.8万円/㎡であるので、11.7億円あれば、同ゾーン内の4,220㎡を購入することができる。りんくうタウンの南地区工業用地ゾーンの分譲価格は平均9.3万円/㎡であるので、同ゾーンであれば12,616㎡の取得が可能となる。フォワーダーが延床面積10,000㎡の施設を整備する場合、表6-14より土地代金抜きの施設整備費用はおおむね10億円（延床面積あたりの費用を10万円とした場合）～15億円（同15万円とした場合）と推計されることから、関西国際空港内に延床面積1万㎡規模の施設を2年間賃貸する資金があれば、りんくうタウン内に広大な土地を取得し、1

<sup>\*100</sup> 愛知県ホームページを参照した。なお、中部国際空港島内の総合物流ゾーンは、2002年9月現在、第1期分として18.1haが分譲される予定となっており、価格帯は11～13万円の予定である。<http://www.pref.aichi.jp/kigyo-chousei/sub6/logi.html>

表6-14 大規模・高機能型物流施設の整備費用

計算式 会社名	投資額 ①	土地の分 譲価格 ②	敷地面積 ③	土地取得 費用 ④	施設整備 費用 ⑤	施設延床 面積 ⑥	延床面積あた り整備費 ⑦
				②×③	①-④		⑤÷⑥
Y社	23億円	51,000/㎡	18,949㎡	9.66億円	13.33億円	12,631㎡	10.56万円
S社	17億円	51,000/㎡	6,000㎡	3.06億円	13.94億円	10,600㎡	13.15万円
T社	13億円	51,000/㎡	7,000㎡	3.57億円	9.43億円	6,508㎡	14.49万円

注1：3施設とも、空港南部工業団地に1998年から2001年にかけて立地した施設である。

同団地には8施設が立地済であるが、投資額データが得られた3施設のみを取り上げた。

注2：土地の分譲価格は、空港南部工業団地の現在の分譲価格である。

出典：海事プレス社「月刊エアカーゴ」2000年7月号に掲載されたデータをもとに筆者算出。

万㎡クラスの施設を整備することも可能と考えられる<sup>\*101</sup>。

## 6. 5 地元自治体による取り組み

### 6. 5. 1 大阪府によるりんくうタウンの活性化策

りんくうタウンの活性化策は、2001年8月に公表された「りんくうタウンの活用方針と事業計画の見直し（案）」<sup>\*102</sup>に示されている（表6-15）。この案は、大阪府が専門家で構成される「りんくうタウン活用方策検討委員会」を組織し、そこでの議論をふまえてまとめたものである。案では、りんくうタウンの現状を「都市基盤の整備は進み、公的な施設整備により地域に貢献しているが、産業の集積が進まず、新都市は形成されていない」ととらえ、背景として「空港インパクトへの過度の期待とバブル経済の影響」「産業政策的視点の欠如」「理念的なまちづくり計画の先行」を挙げている。そして、今後の産業集積と新都市形成のために、各種の優遇措置の充実、ゾーニングの見直し、立地対象企業の大阪府下から全国への拡大、工場団地ゾーンの分譲価格の6割値下げ、大々的な誘致・広報活動である「ファイアバード作戦」といった方策が挙げられている。

ファイアバード作戦の一環として、企業局は1万社ローラー作戦を展開中である。これは、工業用地ゾーンの分譲率を高めるために、我が国の資本金1億円以上の企業の4社に1社を対象に誘致活動を展開するものであり、2001年末現在997社にアプローチし内401社を訪問、22社から中長期的にはりんくうタウンを移転候補先の一つと考えているとの回答を得た。しかし、物流関係の企業は現在のところは誘致活動の対象とはせず、あくまで製

<sup>\*101</sup> 固定資産税やメンテナンス費用、自治体の優遇策等を折り込んだ推計は、今後の課題である。

<sup>\*102</sup> 同案は、インターネット上に公開されている。アドレスは、[http://www.pref.osaka.jp/rinkai/t\\_minaoshi.htm](http://www.pref.osaka.jp/rinkai/t_minaoshi.htm)である。（2002年9月現在）



造業中心に誘致活動を展開している<sup>\*103</sup>。工場団地ゾーン開発の基本目的のひとつは「りんくうタウンの開発コンセプトに沿って、国際交流拠点にふさわしい形態、環境、機能を備えた21世紀を先取りする製造業の展開をめざす」<sup>\*104</sup>となっており、誘致業種の製造業限定が明記されていることが、1万社ローラー作戦を縛っているものと思われる。

第2章で示したように、関西地域では、加工組立型産業や先端技術産業への産業構造転換が進まず、同時に基礎素材型産業も縮小傾向であり、北関東における先端産業の立地など後背圏も含めエリア全体の産業構造の転換が進んでいる首都圏に比べて地盤沈下傾向が明白である。中でも大阪府の泉南地域は、繊維工業や金属工業といった構造不況業種を抱え、国土軸沿いの地域に比べて社会基盤の整備も遅れ気味であったため、関西国際空港開港を起爆剤とした産業構造転換や社会基盤整備への期待は高い。このことが、りんくうタウンの工場用地ゾーンへの誘致対象業種が製造業に絞られている一因と考えられる。

しかし、経済産業省の工場立地動向調査結果によれば、1997年1月から2001年12月までの5年間に立地を決定した工場<sup>\*105</sup>のうち、「空港が利用できる」を最も重要な立地選択要因として挙げたものは5年間で20件（構成比は0.48%）に過ぎないことに注意すべきである（表6-16）。その他の主な立地選択要因として「空港が利用できる」を挙げた工場もわずかである。航空貨物の主要商品である機械機器類<sup>\*106</sup>（一般機械、電気機械、輸送用機械、精密機械）の工場ですら、「空港が利用できる」を最も重要な立地選択要因として挙げたものは5年間で9件（構成比は0.73%）に過ぎないのである。重視されているのは「必要な用地面積の確保」や「工業団地であること」、「県・市町村等のあっせん」、「高速道路を利用できる」、「従業員の通勤の便」、「周辺環境からの制約が少ない」といった理由であって、「空港の利用可能性」の重要度は低い。分譲価格が比較的高いりんくうタウン工業用地は、必要な用地面積確保の点で不利であるし、県・市町村のあっせんは、どの自治体でも実施していることであり、差別化が図りにくいのではないか。大都市圏臨海部をはじめとして各地で工業用地が余っており、なおかつ製造業の海外移転の動きが止まらない中であって、研究開発の核となる機関の集積も見られず、産業集積度も低く、国土軸への距離や分譲価格でもハンディキャップがあるりんくうタウンへの製造業誘致には、かなりの困難が伴うと言わざるを得ない。

ゆえに、製造業一辺倒の誘致方針を改め、物流業にも目を向けることが望まれる。前々

<sup>\*103</sup> 大阪府企業局臨海室でのヒアリング調査結果。2002年1月24日実施。誘致活動は、大阪府内、東京、名古屋そして全国へと活動が拡大される予定である。

<sup>\*104</sup> 大阪府企業局「りんくうタウン分譲要綱 工場団地ゾーン」、1995年7月、p.1。

<sup>\*105</sup> 調査対象は、全国の製造業、電気業（一部の発電所を除く）、ガス業、熱供給業のための工場並びに独立した研究所（民間の前記4業種に係る分野のもの）を建設する目的をもって取得（借地を含む）された千平米以上の用地（埋立予定地を含む）である。

<sup>\*106</sup> 我が国の2000年度の航空貨物貿易額に占める比率が、輸出で78.8%（航空化率36.9%）、輸入で67.6%（航空化率66.6%）である。

資料：国土交通省航空局監修『数字でみる航空2002』、pp.3-6。

表6-15 「りんくうタウンの活用方針と事業計画の見直し（案）」の要点

項目	内容
事業計画の見直し	<p>位置づけとして、「府最大級のストック」</p> <p>具体的な見直し案</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ゾーニングの見直し</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>既往のゾーニング</p> <p>産業業務ゾーン 工場団地ゾーン 空港関連産業ゾーン 流通・製造・加工ゾーン</p> </div> <div style="font-size: 2em;">→</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>新たなゾーニング</p> <p>産業成長・高度化ゾーン 高付加価値産業エリア 国際複合機能エリア</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>商業業務ゾーン 公園・マールビーチ</p> </div> <div style="font-size: 2em;">→</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>交流・文化ゾーン</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>工場団地ゾーンの一部 住宅関連ゾーン 病院、官公庁</p> </div> <div style="font-size: 2em;">→</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>公共・生活ゾーン</p> </div> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備・管理のあり方を見直し</li> <li>・りんくうタウン駅前広場や上空通路の整備を縮減または凍結</li> <li>・廃棄物収集システムの廃止</li> <li>・駅南側地区における定期借地方式活用による施設立地可能性の検討</li> </ul>
まちづくりの手順	<p>第一段階 産業成長・高度化ゾーンへの高付加価値型産業の重点立地 集客力の高い施設や周辺地域の活動を支える施設の誘致促進</p> <p>第二段階 外資系に的を絞った企業の集積 産業成長・高度化支援機能の集積（研究開発機能、インキュベータ機能等） 住機能も含む複合型・混合型施設など、全く新しい都市機能の形成</p>
実現するための戦略	<p>産業立地政策の明確化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・企業局長をトップにした「りんくうタウン誘致推進本部（仮称）」の設置</li> <li>・税制措置や補助金など思い切ったインセンティブの導入</li> <li>・分譲価格の再設定</li> <li>・バス路線の拡充</li> <li>・企業誘致のためのPR活動</li> </ul>

出典：大阪府「りんくうタウンの活用方針と事業計画の見直し（案）」より筆者作成。

節で述べたように、関西地域においても大規模・高機能型空港外物流拠点へのニーズはある。新東京国際空港周辺の集積や、南港の既存集積で十分との意見も強いが、りんくうタウンには南港や関空島内と比べ地価が安い、広大な空間が残されている、空港に近接しているといった利点もある。この条件を活かす方向での取り組みが求められるのではないかな。

そもそも、大規模・高機能型物流施設も一種の工場であるとも考えることもできる。単なる航空貨物の取扱施設ではなく、荷主のニーズに合わせ、場合によってはコンピュータの組み立て・配送といった作業まで担う高付加価値創造型の施設であり、物流施設でありながらも実態は工場である。前章で述べたように、新東京国際空港周辺地域においては、時代に即した明確な目標を立て、先進的なロジスティクス機能の集積に向けた取り組みを進めて、成果も上がっている。

表 6-16 最近 5 年間の新規立地工場の立地地点選定理由

選定理由	最も重要な理由				その他の主な理由			
	全業種		機械機器類		全業種		機械機器類	
	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比
必要な用地面積の確保	1,558	37.53	462	37.62	1,233	21.25	362	20.90
工業団地である	519	12.50	172	14.01	857	14.77	266	15.36
県・市町村等のあっせん	418	10.07	134	10.91	524	9.03	167	9.64
高速道路を利用できる	392	9.44	87	7.08	738	12.72	216	12.47
従業員の通勤の便	307	7.40	128	10.42	688	11.86	250	14.43
周辺環境からの制約が少ない	264	6.36	67	5.46	816	14.07	220	12.70
経営者等との個人的つながり	177	4.26	55	4.48	165	2.84	44	2.54
その他の輸送施設の便	126	3.04	28	2.28	368	6.34	86	4.97
港湾を利用できる	55	1.32	7	0.57	59	1.02	16	0.92
他企業との共同立地	47	1.13	10	0.81	70	1.21	14	0.81
空港を利用できる	20	0.48	9	0.73	83	1.43	38	2.19
鉄道を利用できる	4	0.10	3	0.24	52	0.90	18	1.04
その他	264	6.36	66	5.37	148	2.55	35	2.02
合計	4,151	100.00	1,228	100.00	5,801	100.00	1,732	100.00

注：「その他の主な理由」は、2つ以内の選択である。

出典：経済産業省「工場立地動向調査」平成9年版～平成13年版より筆者作成。

また、流通・製造・加工ゾーンについても、土地の自由な転売を認め、活性化を図るべきであろう。りんくうタウン内の土地の転売に関しては、大阪府と土地購入者の間で、売買契約の締結時に、10年間は転売しないと言う約束が交わされている。土地所有権の移転は、大阪府側からの申し出による買い戻しによってのみ可能となっているが、財政難の中、府による買い戻しは非常に困難である<sup>\*107</sup>。しかし、流通・製造・加工ゾーンの分譲契約締結は1992年3月～4月であったから、この制約は2002年をもって解かれる。流通・製造・加工ゾーンの塩漬け用地を、他の物流業者に転売し、活用を図るための条件のひとつは整ったと言える。

#### 6. 5. 2 税関行政との協調

前述のように千葉県は2002年7月に税関の管轄範囲の見直しに成功し、保税蔵置場付きの大規模・高機能型物流施設の立地対象となる市町村は、4市町から11市町村へと大幅に拡大した。これにより、新東京国際空港近接の7市町村の通関環境は、2002年7月以前はりんくうタウンの大部分の通関環境よりも劣っていたが、2002年7月以降は逆転した(表6-12を参照のこと)。

では、りんくうタウンにおいても、税関の管轄範囲の変更等の環境改善は可能なのだろうか。大阪税関によると、取扱貨物の多くが航空貨物であり、関西国際空港との一体的

<sup>\*107</sup> 大阪府企業局臨海室へのヒアリング調査より。2002年1月24日実施、

運用が望ましいとの判断が可能となった場合には、管轄を岸和田出張所から関西空港税関支署に変更することもできる。現状では、りんくう国際物流センター以外の大規模物流施設の取扱貨物の大半は海上貨物であり、この条件には合致しない<sup>\*108</sup>。しかし、千葉税関支署管内の富里市ほか7市町村には、空港に近接しているにもかかわらずこれまで大規模・高機能型物流施設が一棟も立地しなかったことから考えても、税関行政の柔軟な対応があってこそ、航空貨物を扱う物流拠点が集積すると言ってよいであろう。つまり、ある区域の航空貨物取扱量の増加を待って税関側が対応するという順序ではなく、地元自治体と税関行政との協調のもとにまず規制緩和を行い、ある区域を航空貨物集積拠点に育てるという順序が望まれる。この意味で、千葉県庁や市町村の明確な意思表示が、税関行政を動かし、管轄区域の事実上の変更につながったように、大阪府や関係市町による税関行政に対する明確な意思表示が必要なのではないか。

大阪府においても、りんくうタウンの活用方法のひとつとして、航空貨物関連の物流施設を誘致し、空港島との機能分担を図る方針自体は既に出されている<sup>\*109</sup>。りんくうタウン活用方策検討委員会が2001年3月にまとめた「りんくうタウン活用の基本的考え方（中間とりまとめ）」においても、「りんくうタウンの立地特性である関西国際空港への近接性を活かすため、（中略）製造・物流機能の拡充に向けた取り組みが必要」とされ、具体策のひとつとして「適正な通関機能の確保」が挙げられているのである<sup>\*110</sup>。しかし、一万社ローラー作戦の対象企業が未だにあくまで製造業とされていることから、必ずしも物流企業の集積を念頭に置いた具体的な誘致活動が進められているとは言い難いのである。

以上のように、税関の管轄範囲変更や、製造業の集積を目指して造成した工業用地への物流企業立地を認める規制緩和、空港隣接地への国際複合物流団地の整備を含め、空港周辺地域に時代の先端を行くロジスティクス産業を集積させるための取り組みにおいて、大阪府と千葉県の取り組みには明確な差異が認められる。

フォワーダーに対するアンケート調査でも、関西地域に今後も大規模・高機能型物流拠点が集積しないと考える理由の第2位として、成田周辺の施設での代替可能性が挙げられている（表6-8を参照のこと）。今後、彼我の格差がますます広がれば、ロジスティクス産業の集積においても、関西圏は首都圏に決定的な遅れをとることになるのではないか。

<sup>\*108</sup> 大阪税関調査保税部調整室および岸和田出張所への電話による問い合わせ結果（2002年9月12日実施）。

<sup>\*109</sup> 2000年10月17日開催の府議会企業水道常任委員会において、企業局長が航空貨物物流施設の一部をりんくうタウンに誘致する方針を明らかにした。2000年10月18日付日本経済新聞記事。

<sup>\*110</sup> （財）関西空港調査会「りんくうタウン活用の基本的考え方（中間とりまとめ）」、2001年3月、p.14。なお、他の具体策として、FAZ法に基づく特定集積地区の設定等に向けた検討、流通・製造・加工ゾーン等における民間施設づくりに対する支援策の検討、りんくう国際物流センターの活性化が挙げられている。

## 6. 6 まとめ

りんくうタウンには広大な遊休地がある。その活用のために大阪府は産業集積方法を分譲から定期借地に転換するとともに、特別会計「まちづくり促進事業会計（仮称）」の新設や、起債による未分譲産業用地の買い上げ等を打ち出した。遊休地の活性化のためには誘致対象の大幅な拡大の必要もあろうが、りんくうタウンが空港至近に残された貴重な大規模空間であるとの認識に立った戦略的な産業誘致もやはり重要ではないか。このような問題意識に立って本章では、りんくうタウンへの大規模・高機能型物流施設立地の可能性について検討し、対応策を議論した。

本章ではまず、新東京国際空港周辺地域における大規模・高機能型物流施設の集積状況と、集積をもたらした要因を整理した。その結果、同空港周辺には、2002年9月現在、延床面積約213,600㎡もの大規模・高機能型物流拠点が集積しており、新たな施設整備も進んでいることがわかった。この背景には、1) 新東京国際空港の貨物取扱量の伸びと空港施設の逼迫 2) 荷主ニーズの高度化 3) 地価の安さ 4) 物流施設集積に向けた県と地元自治体の取り組み があることを指摘できた。

一方、りんくうタウンでは、日本を代表する空港に隣接し、まとまった土地が残っている点で新東京国際空港周辺に類似しているにも関わらず、物流関連施設の集積は進んでいない。この理由として、1) 関西国際空港内の貨物施設能力の余力が十分あるため、空港外に貨物がオーバーフローしない 2) 関西地域では新たな大規模・高機能型物流拠点へのニーズが乏しい 3) 他の物流施設用地や工業用地と競合している 4) 地元自治体による取り組みが奏功していない という4つの仮説が考えられる。本章では、これらをフォワーダーへのアンケート調査結果を踏まえつつ検証した。

この結果を総合的にまとめると、次のようになる。荷主ニーズは関西地域でも高度化しており、大規模・高機能型物流拠点は必要である。ただし、新たな大規模・高機能型物流拠点を整備する必要性についてはフォワーダーの見解も分かれており、新東京国際空港周辺地域の拠点や、南港の拠点で十分との意見もある。そこで、りんくうタウン、南港、空港島内を、分譲（賃貸）価格や空間、通関環境といった点で比較したところ、南港とその拡張用地は分譲価格が高い上に空港への距離があり、空港島内は賃貸料が非常に高く、りんくう国際物流センターは空間が限られているなど、一長一短があることがわかった。一方、りんくうタウンの大部分は、分譲価格や空間の余裕度、空港への距離の面では優れているが、通関環境が悪く、大阪府の誘致対象企業に物流業がリストアップされていないという問題を抱えている。高度なサービスを提供可能な施設の集積度において、首都圏との格差拡大を最小限にとどめるためにも、りんくうタウンにおいて、府・地元自治体と税関行政との協調によって税関管轄範囲を見直すとともに、地価が比較的安い工業用地ゾーンへの誘致対象企業に物流業を明確に加え、大規模・高機能型の物流拠点の集積条件を整える必要がある。4. 2. 3節で紹介したように、大阪府企業局は2002年10月に、りんくうタウンの用地の一部を無償貸与する方針と、対象業種や対象面積等は今後検討する旨を公

表した。対象業種の候補として、大規模・高機能型物流拠点を加えてはどうか。

本章では、海外の空港や周辺地域の事例に触れることができず、大規模・高機能型物流拠点の集積要因を定量的に把握することもできなかった。また、りんくうタウンに大規模・高機能型物流拠点到育てる場合には、空港連絡橋料金を誰が負担するのかが大きな問題となると考えられるが、この点についても検討できなかった。さらに、大阪府が実現を目指しているカジノ誘致を目玉とした国際交流特区構想との関連での議論も必要であろう。これらは今後の発展課題としたい。

## 7. おわりに

和歌山・泉南地域には、りんくうタウンを始めとする大規模な臨空型遊休工業用地と、遊休化が危惧される既成臨海工業用地、そして想定通りの産業集積の実現が危ぶまれている大規模な新しい臨海工業用地が存在する。

本稿では、和歌山・泉南地域内外において実施したヒアリング調査やアンケート調査、資料調査をもとに、同地域内の遊休化が危惧される臨海・臨空型工業用地の現状を整理するとともに、望まれる活性化方向についての考察を試みた。

遊休工業用地は都市近郊に残された大規模空間であり、その有効活用は地域の活性化にとっての重要課題である。しかし、本稿で事例を挙げながら示したように、活性化策策定にあたっては、土地需要の低迷、遊休地活用を巡る地域間の競合や主体間の価値基準の相違、港湾法や都市計画法に代表される各種の用途規制の存在、造成費用回収の要請、個々の遊休地に固有の問題等、重要な諸問題が複雑に絡み合う状況を注意深く解きほぐす必要が出てくる。

こういった状況を打破するためのキーワードとして、大阪湾バイエリアでは「社会実験」「市民参加」「行政間や官民の連携体制の構築」そして「規制の緩和」が掲げられ、具体化の動きも数多く見られる。私は、これらに加えて、「地域のアイデンティティの明確化」を加える必要があると考える。貴重な大規模空間である遊休地の利活用は戦略的に進められるべきであり、そのためには個々の地域や、個々の遊休地のアイデンティティの明確化が必要である。そして、アイデンティティの明確化にあたって重要になるのが、市民参加や行政間・官民の連携のもとでの注意深い議論であり、多種多様な主体間の意思統一を図る手段のひとつとして社会実験があり、利活用戦略展開の可能性を広げるための鍵として規制緩和があり、より広域的な視点で個々の遊休地の活性化策を見つめ直す場として大阪湾バイエリア全域の地域間連携の取り組みがあるのではないか。

約1年間という研究期間上の制約と、研究対象を和歌山・泉南地域の複数の遊休地へと広げすぎたこと、そして和歌山大学に赴任してからの日が浅く地域の経済・社会に対する基礎知識が不足していたこともあって、やや消化不良の感がある。また、各章間のつながりを必ずしも明確にできなかった。

今後も、同地域を始め、各地の臨海・臨空型遊休工業用地の動向に目を配りつつ、理解をより深め、関連テーマをいくつかの研究成果にまとめてゆきたい。

最後になったが、本稿を取りまとめるにあたっては、次の方々に大変お世話になった。心より御礼申し上げます。（あいうえお順）

- ・大阪市港湾局企画振興部計画課（面接ヒアリング調査と資料提供 2002年1月30日）
- ・大阪税関調査保税部調整室（電話によるヒアリング調査 2002年9月12日）
- ・大阪府企業局臨海室（面接ヒアリング調査と資料提供 2002年1月24日）
- ・（財）大阪湾バイエリア開発推進機構（面接ヒアリング調査と資料提供 2002年1月30日）
- ・（財）関西空港調査会（資料提供と、研究報告会の場の提供）
- ・岸和田市企画調整部（電話によるヒアリング調査 2002年10月22日）
- ・岸和田市都市計画課（資料提供）
- ・航空フォワーダー各社（アンケート調査への御協力と、空港外物流施設に関する資料提供）
- ・江東区都市整備部開発調整課（面接ヒアリング調査と資料提供 2002年5月24日）
- ・東京木場製材協同組合（面接ヒアリング調査と資料提供 2002年5月24日）
- ・東京税関広報室（電話によるヒアリング調査 2002年9月25日）
- ・地域経済研究推進機構（助成金の提供および研究報告の場の提供）
- ・千葉県企画部企画政策課総合計画班（資料提供）
- ・広島大学経済学部附属地域経済システム研究センター（一部のヒアリング調査結果のとりまとめと資料提供）
- ・和歌山県商工労働部IT・新産業推進課（ヒアリング調査と資料提供 2002年2月5日）
- ・和歌山県土木部港湾空港振興局管理整備課  
（電話でのヒアリング調査と資料提供 2002年10月24日）
- ・和歌山木材工業組合（電話でのヒアリング調査と資料提供 2002年10月25日）
- ・（株）りんくう国際物流センター（資料提供）

資料 フォワーダへのアンケート調査票

2002年2月1日

「りんくうタウン」への物流機能集積の可能性に  
関する調査にご協力をお願い

拝啓

時下、貴社におかれましては益々ご発展のこととお慶び申し上げます。

さて、この度は、関西国際空港対岸の「りんくうタウン」への物流機能集積の可能性に関する調査にご協力を賜りたく、航空フォワーダーの貴社に、お願いの手紙と調査票をお送り申し上げた次第です。

「りんくうタウン」では、工場、物流施設、商業施設等の立地が進展せず、用地の過半が遊休化しております。本調査は、「りんくうタウン」の活性化策提示に向けた研究の一環として進めているものです。

お忙しいところ、誠に恐れ入りますが、ご協力の程宜しくお願い申し上げます。

敬具

和歌山大学経済学部専任講師 辻 本 勝 久

640-8510 和歌山市栄谷 930 和歌山大学経済学部内

電話 073-457-7698

FAX 073-457-7699

メール ktjapanh@emily.eco.wakayama-u.ac.jp

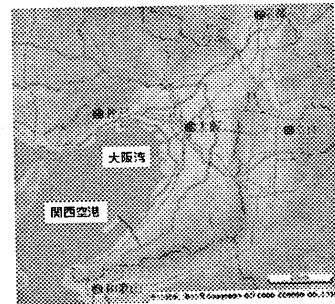


2002年2月実施

## 「りんくうタウン」への物流機能集積の可能性に関する調査

### 問1

首都圏においては、フォワーダー各社による大規模な空港外施設の整備が、成田空港周辺等で進んでいます。それらの物流施設では、パソコンの組み立てや、一括梱包、配送、量販店等への輸入雑貨の流通加工後の時間指定配送といった高度な物流サービスが提供されており、関西中央部（京都府南部、大阪府、兵庫県南東部、奈良県北部、和歌山県北部。右図参照）においても、フォワーダー各社による大規模・高機能型の空港外物流施設の整備が進展する可能性はあるとお考えですか。あるいは、貴社では既にそのような物流拠点の整備を済ませ、または計画されていますか。（いずれかに○を付けて下さい）



関西中央部のおよその範囲

Copyright (C) 2000 ZENRIN CO.,LTD

1. 可能性がある  
（もしくは、整備済み あるいは 計画中）  
→問2にお進み下さい
2. 中長期的には、可能性はある  
（あるいは、構想中）  
→問2にお進み下さい
3. 可能性は薄い  
→問4にお進み下さい
4. 可能性は無い  
→問4にお進み下さい

### 問2

問1において、1. あるいは2. を選択された企業様にお尋ねします。可能性があると判断された理由は何でしょうか。

（当てはまるもの5つ以内に○を付けて下さい）

1. 関西においても、税関のペーパーレス化が進んだり、空港外の通関施設数が増えるなどして、空港内施設の役割が縮小するから。
2. 航空輸入貨物量の増大により、関西空港内の物流施設の能力が逼迫するため。
3. 航空輸出貨物量の増大により、関西空港内の物流施設の能力が逼迫するため。
4. 関西周辺においても、航空貨物の迅速な処理を望む荷主が増えているから。
5. 関西周辺においても、高度な流通加工サービスを望む荷主が増えているから。
6. 関西周辺においても、在庫管理や多品種少量配送に対応可能な物流施設の利用を望む荷主が増えているから。
7. 関西周辺においても、定温定湿倉庫、温度帯別倉庫など、高度な機能を備えた倉庫の利用を望む荷主が増えているから。
8. 大阪湾岸等に大規模な遊休地を抱える自治体等が、大規模物流施設の誘致を進めると予想されるから。
9. 大阪湾岸等の産業用地の分譲価格や賃貸価格が手頃となりつつあるから。
10. その他（ご記入下さい）

---



---



---



---

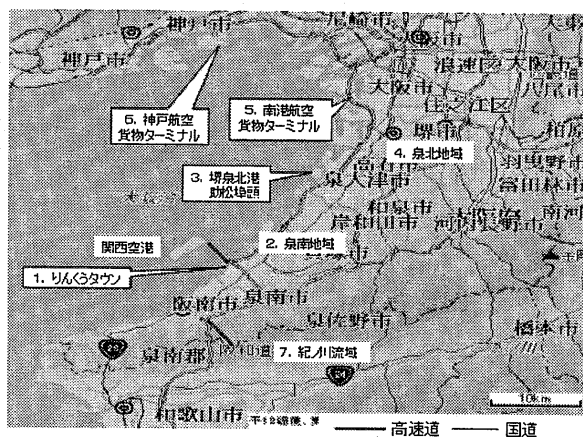
### 問3

問1において、1. あるいは2. を選択された企業様にお尋ねします。立地可能性のある（あるいは整備済み、または計画中の）地域はどこでしょうか。

（当てはまるもの3つ以内に○を付けて下さい）

1. りんくうタウン内
2. 大阪府の泉南地域
3. 堺泉北港助松埠頭（トライポートサザン21）
4. 大阪府の泉北地域
5. 大阪南港（南港航空貨物ターミナル地区と、その周辺）
6. 神戸港（神戸航空貨物ターミナル地区と、その周辺）
7. 和歌山県の紀ノ川流域
8. その他（ご記入下さい）

問3で取り上げた地域の位置関係図



Copyright(C) 2000 ZENRIN CO.,LTD

### 問4

問1において、3. または4. を選択された企業様にお尋ねします。可能性が薄い、可能性がないと判断された理由は何でしょうか。（当てはまるもの3つ以内に○を下さい）

1. 関西周辺の経済力が小さいため。
2. 関西周辺の産業構造が、大規模・高機能型の空港外物流拠点立地には適していないため。
3. 関西国際空港の貨物取扱量の伸びが限られているため。
4. 成田空港周辺の物流拠点で代替できるため。
5. アジア等、海外の物流拠点が高度な機能を備えており、流通加工等がそちらで行われるようになると予想されるため。
6. 大阪湾岸の産業用地は、分譲価格が高く、優遇措置等も不十分だから。
7. その他（ご記入下さい）

## 問5

すべての企業様にお尋ねします。

りんくうタウンの「流通・製造・加工ゾーン」(物流機能用地)では、24区画すべてが契約済みとなっていますが、操業中の区画はわずか5区画にとどまっています。この理由について、どのようにお考えですか。(当てはまるもの3つ以内に○をして下さい)

1. 経済状況が好転すれば、物流施設の整備は自ずと進むのではないか。
2. 5000平米に満たない区画が過半を占めているが、この区画割りでは、高度化する荷主の要求に対応しうる機能と規模を持つ物流施設の整備が難しいのではないか。
3. 大阪南港や神戸港等、近隣他地域にある物流施設の充実が先行し、それらで十分代替できているからではないか。
4. 物流拠点としての可能性を見切りを付け、用途変更、売却・賃貸、府による買い戻し等の機を待っているのではないか。
5. 建築規制や用途規制が厳しいため、希望通りの施設整備が難しいのではないか。
6. 「りんくう国際物流(RIL)」など、賃貸型の大規模物流施設が立地しているため、現段階では自社施設の整備の必要性が薄いからではないか。
7. 関西空港内の施設の能力が高いため、空港外に施設を設ける意義が薄いからではないか。
8. その他(ご記入下さい)

---



---



---



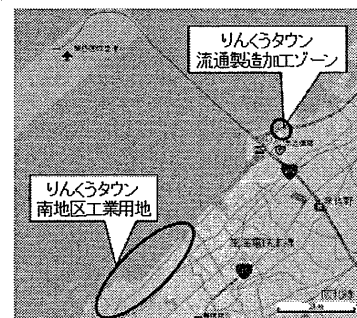
---

## 問6

すべての企業様にお尋ねします。りんくうタウンを、物流機能の集積地としてより魅力的な地区とするために、どのような取り組みが必要であるとお考えですか。

(当てはまるもの5つ以内に○をお付け下さい)

1. 流通・製造・加工ゾーンの区画割りの見直し
2. 国や大阪府、地元市町による優遇措置の拡充
3. 分譲価格の安い南地区工業用地(平均9.2万円/㎡)の物流施設用地としての転用(参考 流通・製造・加工ゾーンは平均22万円/㎡)
4. 分譲価格の再引き下げ
5. トラックの関空連絡橋通行料金の引き下げ
6. 物流施設への輸入品直売機能やレストラン等の併設を認める方向での規制緩和
7. 建築規制の大幅な見直し
8. 遊休工業・物流用地の住宅・観光・商業用地への転用による、複合的な街づくり
9. 大学・研究機関の誘致による、高度な物流機能の開発や実践、物流担当者教育の場としての位置づけ
10. 関西各地や四国への道路交通網の充実
11. 関西国際空港発着の航空路線数や航空便数の充実
12. 泉南地域への荷主企業の集積
13. その他(ご記入下さい)



Copyright(C) 2000 ZENRIN CO.,LTD

---



---



---



---

問7

貴社についてお尋ねします。

貴社の本社の所在地は、どこでしょうか。（当てはまるもの1つに○をして下さい）

1. 関西（福井、滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山の各府県）
2. 関東地方
3. その他

貴社の主な荷主の業種は何でしょうか。（主なもの3つまでに○をして下さい）

- |           |           |           |          |
|-----------|-----------|-----------|----------|
| 1. 繊維製品製造 | 2. 金属製品製造 | 3. 機械器具製造 | 4. 食品加工  |
| 5. その他製造  | 6. 繊維製品卸  | 7. 金属製品卸  | 8. 機械器具卸 |
| 9. 食品卸    | 10. その他卸  | 11. その他   |          |

貴社の資本金はいくらでしょうか。（当てはまるもの1つに○をして下さい）

- |                  |                  |
|------------------|------------------|
| 1. 5000万円未満      | 2. 5000万円以上1億円未満 |
| 3. 1億円以上3億円未満    | 4. 3億円以上5億円未満    |
| 5. 5億円以上10億円未満   | 6. 10億円以上50億円未満  |
| 7. 50億円以上100億円未満 | 8. 100億円以上       |

御記入を終えられましたら、同封の封筒でご返送下さい。

もしくは、FAXにてご返送下さっても結構です。

FAX番号 073-457-7699（研究室直通）

恐れ入りますが、なるべく2月9日（土）までに、遅くとも2月20日（水）までにご発送下さいますよう、ご協力宜しくお願い申し上げます。

ご協力下さいまして、誠にありがとうございました。

この調査について、ご質問等ございましたら、下記までご連絡下さい。

640-8510 和歌山市栄谷930 和歌山大学経済学部 辻本勝久

電話 073-457-7698

FAX 073-457-7699

メール ktjapanh@emily.eco.wakayama-u.ac.jp